VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 309)
z dnia 4 lutego 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 309)

4 lutego 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Józefa Rackiego (PSL)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– odpowiedź Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej na dezyderat nr 10 w sprawie rozwiązania problemów wynikających z uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 roku o prawie kierowców do ryczałtu za nocleg w kabinie pojazdu;

– odpowiedź Ministra Infrastruktury i Rozwoju na dezyderat nr 11 w sprawie dramatycznej sytuacji polskich przewoźników drogowych po nałożeniu rosyjskiego embarga na import żywności oraz działań rządu zmierzających do poprawy sytuacji polskiej branży transportowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Dylewska** naczelnik wydziału w Departamencie Prawa Pracy Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej wraz ze współpracownikami, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Jarosław Jakoniuk** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej, **Ewa Kamińska** prezes Stowarzyszenia Grodzisko, **Mirosław Kaczmarek** dyrektor wykonawczy Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Zenon Kopyściński** członek Zarządu Głównego Forum Związków Zawodowych oraz **Adam Cebulski** przewodniczący Zarządu Krajowego Związku Zawodowego Kierowców RP.

W posiedzeniu udział wzięły pracownice Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Bardzo proszę o zajęcie miejsc. Rozpoczynamy posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej na dezyderat nr 10 w sprawie rozwiązania problemów wynikających z uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 roku o prawie kierowców do ryczałtu za nocleg w kabinie pojazdu, a w punkcie drugim – rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Infrastruktury i Rozwoju na dezyderat nr 11 w sprawie dramatycznej sytuacji polskich przewoźników drogowych po nałożeniu rosyjskiego embarga na import żywności oraz działań rządu zmierzających do poprawy sytuacji polskiej branży transportowej. Czy do zaproponowanego porządku są uwagi? Nie słyszę uwag. Stwierdzam zatem, że Komisja przyjęła porządek. Za chwilę przystąpimy do jego realizacji.

W posiedzeniu uczestniczy sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, pan Zbigniew Rynasiewicz, wraz z zespołem współpracowników. Witamy, panie ministrze. Witam także bardzo liczną, tradycyjnie niezawodną reprezentację strony spo-

łecznej, zawodowej, przewoźników na czele z licznymi prezesami poszczególnych stowarzyszeń, oraz Zrzeszenia, niezmiennie z panem przewodniczącym Janem Buczkiem. Witamy, panie przewodniczący.

Chciałbym państwa poinformować, że odpowiedzi na dezyderaty, sformułowane przez Komisję, uzyskaliście państwo na piśmie. Jeżeli chodzi o dezyderat nr 10, w końcowym tekście macie państwo taką informację: „Pierwsze spotkanie w tej sprawie odbędzie się w dniu 5 sierpnia br. i będzie poświęcone opracowaniu projektu zmian w ustawie o czasie pracy kierowców”. Jest to odpowiedź ministra pracy i polityki społecznej. Z kolei od ministra infrastruktury i rozwoju jest informacja, że zostały podjęte prace, a o efektach prowadzonych prac Komisja zostanie poinformowana niezwłocznie po ich zakończeniu. Wiecie państwo, że odbyło się wiele kolejnych spotkań roboczych. Został też zrealizowany wyjazd do Moskwy delegacji z udziałem przewoźników na czele z panem ministrem Rynasiewiczem. W związku z tym proponuję następujący sposób procedowania, żeby nie rozpoczynać od dyskusji nad tekstami, nad odpowiedziami, dlatego że są one częściowe i mają dalszą część. Dlatego proszę, panie ministrze, o dopowiedzenie, o uzupełnienie odpowiedzi na dezyderat, uzupełnienie o zdarzenia, które miały miejsce od czasu udzielenia odpowiedzi na piśmie. Bardzo proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, czy mogę w sprawie formalnej?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę. Pan poseł Adam Abramowicz w sprawie formalnej. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, chciałbym zapytać, dlaczego na dzisiejsze posiedzenie Komisji nie zostały zaproszone wszystkie stowarzyszenia, zrzeszenia. Dlaczego zastosowano jakiś dziwny klucz? Bardzo prosimy o wyjaśnienie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, panie pośle. Nie ma żadnego klucza. Chciałbym poinformować Wysoką Komisję, a w szczególności pana posła, że po prostu jest bardzo duża liczba stowarzyszeń. Zawiadomienie dostaje Zrzeszenie. Większość albo nawet wszystkie stowarzyszenia są z kolei zrzeszone w forum przewoźników. W związku z tym to, jaka reprezentacja się pojawi, pozostawiam do dyspozycji przewoźników. Gdybyśmy zaprosili wszystkich po prostu nie zmieścilibyśmy się na tej sali. Tylko taka jest odpowiedź. Nie ma żadnego klucza. Mówię to z całą mocą. Pan przewodniczący Buczek, bardzo proszę. Proponuję nie rozwodzić się, ponieważ mamy się czym zajmować.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:

Oczywiście. Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym jednakże poinformować, że jeżeli jest jakakolwiek zmiana co do zasad, to chcielibyśmy to wcześniej wiedzieć. Nigdy dotychczas naszą praktyką nie było powiadamianie kogokolwiek po otrzymaniu indywidualnego zaproszenia. Obecnie też nie. W związku z tym, jeżeli prezydium Komisji przyjmie taką zasadę, oczywiście, będziemy się do niej stosować. Niemniej jestem zaskoczony odpowiedzią, gdyż nie wiedziałem, że nastąpiła taka zmiana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, czy skład delegacji wyjazdowej do Moskwy ustalał przewodniczący albo minister czy też pan przewodniczący ustalił to ze swojej strony?

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:

Oczywiście, skład delegacji ustalał pan minister. Zostaliśmy zaproszeni, za co dziękujemy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy pan minister wyznaczał, kogo chce zaprosić, czy zwrócił się do pana przewodniczącego, żeby skompletował pan skład delegacji ze swojej strony?

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:

Rozumiem. Jeżeli chodzi o Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, pan minister jak najbardziej zwrócił się do nas. Wskazaliśmy skład. Bardzo dziękuję również za zaproszenie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce na dzisiejsze posiedzenie Komisji. Swój skład mamy dzisiaj kompletny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wydaje mi się, że ten sposób komunikacji po prostu jest transparentny. Mam wtedy pewność, że państwo zjawicie się na posiedzeniu Komisji w takim składzie, jaki wydyskutujecie we własnym gronie. Tak to postrzegam. Jeżeli nie, to w takim układzie musimy nad tym usiąść. Na pewno nie będą zapraszane wszystkie stowarzyszenia, ponieważ nie jesteśmy w stanie pomieścić wszystkich państwa. Jest to oczywiste.

Bardzo proszę, przystępujemy do realizacji porządku. Bardzo proszę, oddaję głos panu ministrowi.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście!

Pokrótce. Myślę, że po raz kolejny na dzisiejszym posiedzeniu będziemy mieć ożywioną dyskusję. Powiem, że w przypadku dezyderatu nr 10, który został uchwalony na posiedzeniu w dniu 23 lipca, odbyły się stosowne konsultacje, o których wspomniano w odpowiedzi na dezyderat, które doprowadziły do przygotowania przez resort infrastruktury i rozwoju projektów ustaw dotyczących, z jednej strony, wysokości ryczałtów, diet, rekompensat dla tych wszystkich, którzy realizują przewozy międzynarodowe. Wspomniane akty prawne w tej chwili są przekazane do Komitetu Rady Ministrów. Czekają na wpis do rozpoczęcia prac legislacyjnych. Podobnie jest, jeżeli chodzi o wymogi techniczne. Środowisko transportowców zwracało uwagę, że takie rozstrzygnięcie jest potrzebne, że takie zapisy są potrzebne. Mówię o technicznych wymogach związanych z wyposażeniem kabin tak, żeby można było uznać kabinę za miejsce, w którym możliwy jest wypoczynek kierowcy. Takie dokumenty, takie akty prawne zostały przekazane.

Jeżeli chodzi o dezyderat nr 11 w sprawie przeciwdziałania skutkom embarga strony rosyjskiej, w dniu 17 grudnia udzieliliśmy odpowiedzi. Treść odpowiedzi została przekazana także panu marszałkowi Sejmu. W odpowiedzi tej zawarliśmy wszystkie kwestie, które dotyczyły zatrzymań na terenie Polski kabotażu wykonywanego przez pozaunijnych przewoźników drogowych. Otrzymaliście państwo informację, że od 2004 roku minister właściwy do sprawy transportu nie wydał żadnego zezwolenia na przewozy kabotażowe przedsiębiorcom z państw spoza Unii Europejskiej. Podjęte zostały również działania – o co zwracało się środowisko – które miały zintensyfikować kontrole prowadzone przez Inspekcję Transportu Drogowego. Takie działania zostały podjęte. Kontrola pojazdów wjeżdżających na teren naszego państwa, szczególnie z Federacji Rosyjskiej i Białorusi, obejmuje pojazdy również w zakresie wwożenia paliwa ponad ustalone normy. Zostały tutaj podjęte wspólne działania ze Służbą Celną, szczególnie w pobliżu granicy polsko-litewskiej oraz granicy zachodniej. Jak państwo wiecie, przewoźnik rosyjski ma możliwość odliczania VAT-u. Na to też zwracaliśmy uwagę w przypadku kontroli. Służby zwracały uwagę, sprawdzały sytuację dotyczącą zdarzeń, które mogłyby świadczyć o wyłudzeniu podatku VAT na terytorium Polski.

Przewoźnicy podnosili też kwestię uznania sytuacji na rynku za kryzysową. Powiem tak. Zbiegło się to z pracami, które prowadził rząd, jeżeli chodzi o kwestie rekompensat dla tych wszystkich przedsiębiorców, którzy poprzez działania związane, z jednej strony, z sankcjami, z drugiej strony – z embargiem, ucierpieli w sensie własnych obrotów handlowych, a co za tym idzie, ucierpiała ich sytuacja finansowa. Taka ustawa została przygotowana. Mówię o ustawie o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z ochroną miejsc pracy. Taka ustawa funkcjonuje. Ponadto Bank Gospodarstwa Krajowego został zaangażowany w przygotowanie koncepcji restrukturyzacji zobowiązań kredytowych i leasingowych przedsiębiorców transportu drogowego.

Jeżeli chodzi o postulat dotyczący wprowadzenia opłat winietowych dla przewoźników z państw spoza Unii Europejskiej, oczywiście, jest to bardzo skomplikowana kwestia. Przewoźnicy to podnoszą. Wprowadzenie dodatkowej opłaty za przejazd po niektórych drogach krajowych określonych państw zmierza do tego, żeby mogły to być działania dwustronne, nie tylko jednostronne ze strony Polski. Obowiązuje nas pewna zasada równości i niedyskryminacji wobec państw. Problem jest delikatny. Nie możemy w tej chwili powiedzieć, że został załatwiony po myśli przewoźników.

Jeżeli chodzi o konieczność wprowadzenia zintegrowanego systemu kontroli zezwoleń wykorzystywanych przez przewoźników zagranicznych, to na spotkaniach, w rozmowach, w których uczestniczyli też przewoźnicy, informowaliśmy już o tym, że system jest przygotowany i działa w ramach Inspekcji Transportu Drogowego. Są tu jeszcze kwestie dotyczące koniecznych uzgodnień pomiędzy wszystkimi służbami uprawnionymi do kontroli zezwoleń. Jak powiedziałem, jest to już kwestia czysto operacyjna. Przewoźnikom zależało, żeby istniał zintegrowany system. Pragnę poinformować, że tak się stało.

Jak już powiedziałem wcześniej, w stosunku do dnia 17 grudnia zmienił się stan faktyczny, jeżeli chodzi o ustawę o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z ochroną miejsc pracy. Ustawa ta weszła w życie z dniem 1 lutego. Przedsiębiorcy, którzy stracili na blokadzie eksportu polskich towarów do Rosji, mogą liczyć na dopłaty. Na ten cel w latach 2015-2016 zostanie przeznaczona kwota 500.000 tys. zł. Wśród firm, które mogą się ubiegać o dofinansowanie, są również firmy, które operują w obszarze branży transportowej. Generalnie w tej chwili tak wygląda odpowiedź na dezyderaty, z którymi zwracaliście się państwo do nas. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję panu ministrowi. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, panie i panowie posłowie. Kto chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze!

Otóż z wypowiedzi pana ministra nie można wyciągnąć wniosku, że przez rząd polski zostały podjęte jakiekolwiek działania związane z embargiem rosyjskim. Z jednej strony, właściwie cały czas prowadzi się analizy. Właściwie jest pokazana sytuacja z sierpnia 2014 roku. Nie ma konkretnego projektu systemowych rozwiązań owych spraw. To jedno. Po drugie, embargo obowiązuje. W związku z tym jest druga strona ratowania sytuacji. Jest pytanie, co rząd robi z embargiem. Jakie retorsje są stosowane ze strony rządu w sprawie embarga po to, żeby w jakiś sposób wywołać pewne reakcje, które spowodowałyby, że i druga strona poniosłaby konsekwencje? Przecież przez teren Rzeczypospolitej przejeżdżają rosyjskie samochody. Na trasie, którą jeżdżę, widzę, że przewożą mnóstwo towarów. Jest pytanie o sposób. Jeżeli zostały naruszone stosunki międzynarodowe, jeżeli sytuacja jest tego typu, że działania Rosji coraz więcej kosztują polską gospodarkę, jest pytanie, jakie działania podejmujemy, żeby trochę kosztowało to też gospodarkę rosyjską właśnie w pionie transportu. Jeżeli my ponosimy straty w pionie transportu, to jakie działania podejmuje resort infrastruktury, żeby odpowiednie straty w dziedzinie transportu ponosiła strona rosyjska?

Trudno sobie wyobrazić, że będą nas lali kijem po plecach, zabierali dochody naszym przedsiębiorcom, a rząd polski nadal nic nie będzie robił w tej sprawie. Praktycznie rzecz biorąc, jest to podstawowe pytanie, czy coś zrobiliśmy. Rząd rosyjski dokucza naszym przedsiębiorcom, przewoźnikom chociażby poprzez opłatę około 2 tys. dolarów – raz mniej, raz więcej – w Smoleńsku za jazdę do Kazachstanu czy gdzie indziej. My też powinniśmy sadzać policjanta przy granicy polskiej, mówić, że będziemy ich holować i kazać sobie płacić 2 tys. dolarów. Powinno to być normalne działanie w tej dziedzinie. Jest to normalne międzynarodowe działanie, normalna reakcja na to, co robi ktoś drugi. W tym momencie nic nie udaje się usłyszeć, przeczytać ani w prasie, ani w informacjach rządu, żeby rząd w jakikolwiek sposób kiwnął palcem na to, co się robi z naszymi przewoźnikami. Nasz przewoźnik płaci 2 tys. dolarów. Dlaczego rosyjski nie ma zapłacić za przejazd przez Polskę, żeby zwrócił nam owe pieniądze? Są to normalne reakcje.

Powinno się wprowadzać takie rzeczy, a nie siedzimy jak, przepraszam, jakieś pierdoły, a oni praktycznie rzecz biorąc, robią, co chcą, wyrabiają, co chcą, a tutaj nic się nie dzieje.

Przepraszam, ale nawet jak czytam pismo, to jest to takie ble ble ble: może coś zrobimy, może pomyślimy, może uszarpiemy z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych, może jeszcze coś tam, może jeszcze coś tam. A w międzyczasie wszystko się rozsypie, firmy poupadają. W ogóle nie ma prostych reakcji. Wprowadźcie wreszcie restrykcje na węgiel, embargo, oclijcie go albo wprowadźcie jakieś specjalne kwoty, żeby troszeczkę dokuczyć. Nam dokuczają, więc powinniśmy zwrotnie. Mamy olbrzymie możliwości. Przecież poza Polską nie są w stanie przejechać z wielu miejsc. Możemy im bardzo mocno dokuczyć.

Czy wystąpiliśmy? W niektórych sprawach potrzeba zgody Unii Europejskiej. W niektórych sprawach potrzeba działań zatwierdzonych przez Unię Europejską. Czy wystąpiliśmy o jakieś działania retorsyjne ze strony Unii Europejskiej za to, że nam dokuczają, żeby nam na coś zezwolili? Dowiadywałem się, dzwoniłem, pytałem. Okazuje się, że rząd polski nie wystąpił do Unii Europejskiej o wprowadzenie przez Polskę jakichkolwiek indywidualnych działań w ramach retorsji w stosunku do Rosji. Po prostu żadnych. Nie kiwnęliśmy nawet palcem, żeby uzyskać zgodę Unii Europejskiej na jakiekolwiek działania retorsyjne. Możemy jeszcze dziesięć razy spotykać się i z tego wszystkiego nic nie będzie. Najlepiej położyć się krzyżem, nastawić tyłek i czekać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Głos pana przewodniczącego Tchórzewskiego rzeczywiście wybrzmiał mocno. Obawiam się, że w dużej mierze jest uzasadniony, ponieważ jedna kwestia wiąże się z relacjami dotyczącymi tego, co Rosjanie robią w zakresie naszego rynku rolno-spożywczego i w zakresie rynku transportowego. Jako grupa posłów staraliśmy się podnieść, pokazać wątek dotyczący firm transportowych, gdyż główna uwaga była skupiona – oczywiście, jest to słuszne – na rynku rolno-spożywczym. Wydawało się nam, że rynek transportowy jest trochę w cieniu. Stąd nasza inicjatywa. Zgadzam się natomiast z panem przewodniczącym Tchórzewskim, że w odpowiedziach, które otrzymaliśmy, jak też w odpowiedziach, które dzisiaj udzielił pan minister, trudno było znaleźć informacje o realnych i konkretnych działaniach. A brutalna prawda jest taka – myślę, że możemy to powiedzieć o każdego rodzaju działalności, o każdego rodzaju polityce, którą prowadzą Rosjanie – że najczęściej sprawdzają, jak daleko mogą się posunąć. Widać to dosyć znacząco na rynku usług transportowych. Posuwają się coraz dalej. Nie jest to proces, który pojawił się w związku z pojawieniem się embarga. Powiedziałbym, że jest to proces, który trwa już dosyć długo. Kto wie, czy nie postępuje i czy nie pojawiają się kolejne szlabany dla naszych firm transportowych ze względu na to, że ze strony polskiej nie ma konkretnej reakcji.

Przyłączam się więc do pytania pana przewodniczącego Tchórzewskiego, dotyczącego chociażby opłat i tak naprawdę zamknięcia nam drogi. Jedno to Rosja, a drugie to przejazdy, które musimy realizować przez teren Rosji. Trzeba jasno powiedzieć, że naszemu środowisku transportowemu, pomimo tego że nie ma łatwej sytuacji – nie jest to branża ani lekka, ani łatwa, ani przyjemna – udało się zdobyć pozycję na rynku, działając między innymi w dużej mierze na rynku Europy Zachodniej, ale też na Wschodzie. Branża jest zmuszana do tego, żeby często tylko przejeżdżać przez terytorium Rosji. Przykład Kazachstanu i opłaty pokazuje, że samą opłatą można doprowadzić do ekonomicznego absurdu, do tego, że przejazdy są ekonomicznie zupełnie nieuzasadnione.

Panie ministrze, brutalna prawda jest taka, że jeżeli z naszej strony nie będzie konkretnych działań, nie będzie konkretnej reakcji na decyzje, które podejmują Rosjanie, działając na szkodę – chyba tak to trzeba określić – naszego rynku transportowego, to trudno się spodziewać, żeby mieli z czegokolwiek zrezygnować. Jaki mają interes w tym, żeby rezygnować z działań, które podejmują, jeżeli z naszej strony nie ma żadnej reakcji? Nie dosyć, że nie wpuszczają na rynek polskich artykułów rolno-spożywczych. Jeżeli takie artykuły przez Polskę przejeżdżają albo mają inne certyfikaty, to kursy, które

dotychczas były realizowane przez Polaków, są przejmowane przez Rosjan. Powiedziałbym, że dodatkowo korzystają na takiej sytuacji. Z całą pewnością nie należy się spodziewać, że Rosjanie sami z siebie nagle zrezygnują z czegoś, co jest dla nich korzystne. Naprawdę nie jest to wzywanie do tego, żeby podejmować jakieś nieroztropne kroki, tylko sytuacja jest na tyle poważna i dojrzała do tego, żeby podjąć konkretne działania, które spowodują, że zobaczą, iż po prostu zależy nam na tym, żeby wrócić na rynek. Jest to jeden wątek, który szerzej poruszył pan przewodniczący Tchórzewski.

Natomiast drugi wątek wiąże się z tym, że na nasz transport spadają same plagi egipskie. Aż przykro i żal o tym mówić. Po embargu rosyjskim, po nieszczęsnej uchwale Sądu Najwyższego jak jeszcze usłyszałem wymysł niemiecki, pomyślałem, że naprawdę można to porównać do plag egipskich. Rozumiem, że są rzeczy, na które nie mamy wpływu, ale na projekt ustawy dotyczący tego, żeby zmienić konsekwencje nieszczęsnej uchwały Sądu Najwyższego z całą pewnością tak. Proszę pana ministra – ponieważ dosyć oględnie wypowiedział się w tym zakresie – żeby powiedział, na jakim etapie jest projekt ustawy. Chodzi o to, żebyśmy konkretnie wiedzieli, gdzie jest procedowany, czy jest już skonsultowany. Nie ukrywam, że w sytuacji, w której będzie się to przeciągać, jako grupa posłów będziemy zmuszeni zaproponować nasz projekt. Nie wynika to ze złej woli, tylko z konieczności, z tego, co widzimy, że dzieje się na rynku. Dlatego proszę pana ministra, żeby konkretnie powiedział, na jakim etapie legislacyjnym jest projekt ustawy. Projekt ustawy to jedno, a drugie to rozporządzenie, rozumiem, że dotyczące kabiny. Członkowie Komisji dostali gotowy projekt. Rozumiem, że resort może mieć własny. Jeżeli natomiast chodzi o projekt ustawy, to bardzo proszę pana ministra, żeby powiedział, na jakim etapie legislacyjnym jest ustawa. Czas naprawdę nagli. Jeżeli okaże się, że to przeciąga się albo że jesteśmy w powijakach, to, w mojej ocenie, nie będzie innej alternatywy, jak zdecydowanie się na projekt poselski i wreszcie rozwiązanie problemu. Na początku chciałem wypowiedzieć się w tych dwóch sprawach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze!

Mam tylko jedno pytanie na kanwie odpowiedzi, która dzisiaj jest przedmiotem posiedzenia. Myślę, że i ministerstwo, a tym bardziej przewoźnicy, problem, jeżeli chodzi o relacje Polski i Rosji w transporcie, od kilkunastu miesięcy definiują jako sytuację ciężką albo kryzysową, żeby nie powiedzieć dramatyczną. Mówię to również dlatego, że dwa lata temu na posiedzeniu Komisji ze strony niektórych posłów były zgłaszane istotne wątpliwości przy procedowaniu budżetu na 2013 roku, w którym ministerstwo dokonując oszczędności zlikwidowało placówki ministra w Moskwie, Kijowie, Berlinie. Z drugiej strony, od kilku miesięcy mamy problem natury nie tylko formalnoprawnej. Najbardziej elementarne pytanie jest takie, czy w świetle tego, co do resortu wnosi branża – na kanwie przykładu niestosowania konwencji TIR przez Federację Rosyjską, problemów od przynajmniej kilku tygodni lub nawet miesięcy z interpretacją płacy minimalnej, która uderza wprost w przewoźników polskich mających największy udział w państwach członkowskich Unii Europejskiej – ministerstwo nie zachciałoby przywrócić swoich przedstawicieli, którzy tam, na miejscu, w randze radców ministra, prowadziliby również te sprawy, które są, mówiąc wprost, podstawowe dla obrony interesów branży, tym bardziej, że mamy kryzys permanentny, mamy niestabilną sytuację na Ukrainie. Warto również pod tym kątem rozważyć takie kroki. Jest to roczny wydatek rzędu łącznie kilkuset tysięcy złotych dla trzech przedstawicieli. Czy w tym zakresie ministerstwo analizowało sytuację po to, żeby od strony narzędzi, jakimi dysponuje minister, po prostu posiadał on swoich ludzi, żeby rzeczy nie tylko finalnych, ale również podstawowych nie trzeba było realizować z Polski? Na bardzo dużo wniosków płynących od owych osób można by było zdecydowanie reagować wiele, wiele miesięcy temu, podejmować wiele interwencji, wyprzedzających działań. Temat ten leży odłogiem. Podnoszę go jako kwestię podstawową, elementarną, służącą również ministrowi, ale przede wszystkim

branży. Chodzi o to, żeby minister właściwy do spraw transportu nie dowiadywał się o pewnych kwestiach jako ostatni albo przedostatni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzej Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo!

W tej części mojej wypowiedzi pragnę odnieść się do odpowiedzi na dezyderat nr 10. Panie ministrze, nie czuję się usatysfakcjonowany. Myślę, że podobną opinię wyraża większość obecnych tutaj parlamentarzystów, a pewnie też środowisko przedsiębiorców transportowych. Nie czuję się usatysfakcjonowany, dlatego, że, praktycznie rzecz biorąc, minister pracy i polityki społecznej nie zajął się sprawą. Do dzisiaj nie mamy żadnych efektów działań. Pragnę przypomnieć – niestety, nie ma tego w odpowiedzi z dnia 21 sierpnia 2014 roku, a podejrzewam, że nie bez przyczyny z dnia 21 sierpnia 2014 roku – to, że Komisja Infrastruktury wystąpiła o – cytuję – „pilne zorganizowanie spotkań z udziałem ekspertów, organizacji pracodawców i kierowców w celu wypracowania:

a) rozwiązań legislacyjnych precyzujących zasady dotyczące noclegu kierowców w kabinach pojazdów wyposażonych w miejsce do spania w czasie podróży służbowej,

b) sposobu rozwiązania problemu roszczeń finansowych kierowców w stosunku do pracodawców w kabinach pojazdów o okresie minionych trzech lat”.

I bardzo istotne zdanie: „Komisja wnosi o przedstawienie do dnia 22 sierpnia 2014 roku sprawozdania zawierającego informacje o efektach powyższych działań oraz zastosowanych rozwiązaniach doraźnych i systemowych”. Oczywiście, do dnia 21 sierpnia zostaliśmy poinformowani, że odbyło się spotkanie, porozmawiano, wymieniono uwagi, podjęto decyzję co do dalszych analiz, mniej lub bardziej interesujących przedsięwzięć. Dzisiaj mamy luty 2015 roku, a sprawy stoją absolutnie w miejscu.

Przypomnę, że w jednym z pierwszych akapitów Komisja zwraca uwagę na możliwość upadłości polskich przedsiębiorstw transportowych. Jakby kompletnie nie zrobiło to wrażenia na panu ministrze pracy i polityki społecznej. Nie podjął żadnych działań w tym zakresie, które znalazłyby ujście w konkretnej propozycji skierowanej do laski marszałkowskiej. A przecież wtedy, w lipcu, mówiliśmy, że to jest ta droga, to są te procedury, które powinny być zastosowane, żeby rozwiązać problem. Nic nie wskazuje na to, że w najbliższym czasie będzie rozwiązany. Nie wiem, czy projekt, o którym mówił pan minister, jest po uzgodnieniach resortowych czy przed uzgodnieniami resortowymi. A przecież wiemy, że jeżeli jest wola, tylko wola rządzących, to konkretny projekt ustawy pojawia się jako projekt poselski lub komisyjny, ewentualnie także senacki. Żaden z tych trybów, żaden z tych instrumentów nie został zastosowany.

Dzisiaj można powiedzieć wprost. Panie ministrze, pan reprezentuje rząd, więc kieruję te słowa do pana. Rząd w tej sprawie nie zrealizował postulatów polskiego Sejmu. Nie osiągnęliśmy oczekiwanych efektów. Nie widać perspektywy, kiedy efekty te zostaną osiągnięte. W dniu 23 lipca ubiegłego roku mówiliśmy o tym, że polskim firmom grozi bankructwo, upadłość, że grozi to części firm transportowych. Proces ten prawdopodobnie już następuje. Państwo, strona rządowa jest akuszerem upadłości. Nie wiem, czy sformułowanie to nie jest zbyt piramidalne, ale asystujecie upadłości firm na własną odpowiedzialność, która jest na skutek zaniechania ze strony rządowej. Wiem, że są to ciężkie oskarżenia, ale są one absolutnie adekwatne do rzeczywistości.

Dlatego też uważam, że Komisja powinna negatywnie odnieść się do odpowiedzi ministra pracy i polityki społecznej poprzez odrzucenie informacji. Być może będzie to impuls, będzie to bardzo wyraźny sygnał, że to co, powinno zostać zrealizowane, niestety, zostało zarzucone w kąt. Proszę traktować mój postulat, panie przewodniczący, jako wniosek formalnie zgłoszony do tej części naszej debaty w zakresie odpowiedzi rządu na dezyderat nr 10 Komisji Infrastruktury, uchwalony na posiedzeniu w dniu 23 lipca 2014 roku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana ministra.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście!

Wydaje mi się, że rozmawiamy o dwóch sprawach, które dotyczą jednej tematyki. Jedna sprawa to odpowiedzi na dezyderaty, które otrzymaliście państwo w określonym czasie. Odpowiedzi te odnoszą się do stanu faktycznego, który istniał w tamtym czasie. Odpowiedzi nie mogły być inne. Tak należy je przyjmować. Oczywiście, nie zgadzam się z opinią dotyczącą bierności strony rządowej w tej sprawie. Uważam, że rząd, resort wykazał w tej sprawie dużą aktywność, nie powiem, że maksymalną, ponieważ zawsze można zrobić więcej.

Problem rosyjski. Posiedzenie Komisji jest nagrywane, ale powiem to, co myślę na ten temat. Kompletnie nie zgadzam się ze zdaniem moich przedmówców co do oceny sytuacji. Jeżeli weźmiemy jakiekolwiek wycinki prasowe z ostatniego tygodnia, z dwóch tygodni, mówiące o tym, co robi polski rząd patrząc z punktu widzenia naszych relacji z Rosją, moja opinia jest taka – być może narażę się po raz kolejny – że rząd zbyt aktywnie zewnętrznie mówił o tym, jakie sankcje podejmiemy w stosunku do strony rosyjskiej, reprezentując w tym wypadku Komisję Europejską. Jest to moja prywatna opinia. Czym innym jest interes gospodarczy Polski, a czym innym jest aktywność polityczna związana z tym, że stoimy na czele grupy państw, które tworzą kolejne sankcje gospodarcze w stosunku do strony rosyjskiej.

Patrząc z punktu widzenia branży transportowej, stan faktyczny nie jest taki, jak państwo mówicie. Polska ma 45 tys. zezwoleń do krajów trzecich. Rosjanie mają 4500 zezwoleń do krajów trzecich. Polscy przewoźnicy wykorzystują maksymalną liczbę zezwoleń. Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego nawet reglamentuje zezwolenia, ponieważ polscy przewoźnicy chcą ich więcej. A więc nie jest tak, że mamy do czynienia z sytuacją, w której Rosjanie wymyślili takie działania, które całkowicie nie pozwalają funkcjonować naszej branży transportowej na terytorium rosyjskim. Tak nie jest. Uważam, że w naszym interesie, oczywiście, gospodarczym, jest, żeby ruch, wymiana handlowa pomiędzy Polską i Rosją obywały się. Jest to nasz interes gospodarczy. Uważam, że działania, które są podejmowane na poziomie, za który w jakiś sposób odpowiadam, zmierzają do tego celu, mają taki cel. Nie analizuję sytuacji czysto politycznej. Nie od tego jesteśmy. Jeżeli ktoś chce rozmawiać na poziomie, jak Rosjanom, nie chcę mówić, co zrobimy, to proszę tak dyskutować. Jeżeli jednak zejdziemy niżej z punktu widzenia przewoźników, którzy są na sali, i zapytamy, czy poza owocami i warzywami istnieje branża, która jest obsługiwana przez owych przewoźników, odpowiedź brzmi, że istnieje. Obsługujemy wielką wymianę handlową z Rosją.

Podjęliśmy działania. Z Rosjanami rozmawia się bardzo trudno. Jest to oczywiste. Nikt nie mówi, że rozmawia się łatwo. W tamtym roku nie odbyło się posiedzenie komisji mieszanej. Bardzo tego chcieliśmy. Rosjanie oprócz listów przewozowych i innych rzeczy wymyślają wiele różnych historii z obszaru celnego, obszaru Straży Granicznej po to, żeby po prostu uprzykrzyć nam życie. Tworzą taką sytuację. Doskonale zdajemy sobie z tego sprawę. Chcieliśmy spotkać się w ramach komisji mieszanej, żeby powyjaśniać owe kwestie. Poza tym w dniu 24 lutego w Rosji wchodzi ustawa, która opisuje precyzyjnie, to znaczy na szczęście jeszcze nieprecyzyjnie, wymagania, które mają być stawiane przewoźnikom, między innymi, polskim, jeżeli chodzi o obrót handlowy na terytorium Rosji czy też na granicy polsko-rosyjskiej.

Podjęliśmy działania w związku z tym, że Rosjanie przekazali nam pełną liczbę zezwoleń, a mamy 250 tys. zezwoleń. Przypomnę, że jest to 205 tys. zezwoleń dwustronnych, 45 tys. zezwoleń do krajów trzecich, pozostała liczba dotyczy zezwoleń na przewóz osób. Nasza analiza jest taka. Zależy nam na zezwoleniach do krajów trzecich, dlatego że Rosjanie bardzo restrykcyjnie tego przestrzegają. Oczywiście, mamy uwagi. Uważamy, że ich kontrole nie są do końca właściwe. Dlatego my nie przekazaliśmy im wszystkich zezwoleń. Przekazaliśmy im jedną dwunastą zezwoleń na rok 2015. Efektem tego była wreszcie jakaś korespondencja z moim odpowiednikiem w Rosji. Była kilkakrotna wymiana korespondencji. Z ich strony doszło do zaproszenia komisji mieszanej. W ubiegłym tygodniu byliśmy w Rosji, w Moskwie. Część obecnych tutaj przewoźników też uczestniczyła w rozmowach toczących się od środy, z których wróciliśmy w sobotę.

Powiem tak. Oczywiście, można było usiąść do stołu i powiedzieć, że nie chcemy z wami rozmawiać. Skoro cała Europa chce sankcji, my też odchodzimy od stołu, wyjeżdżamy, niech się dzieje wola boża. Ale nie w tym rzecz. Podjęliśmy rozmowy z Rosją na ten temat. Zwróciliśmy uwagę na wiele kwestii, które nas bolą, które bolą naszych przewoźników. Część przewoźników, która nawet tam nie była, już ogłosiła, że ponieśliśmy sromotną porażkę, ale jest to normalne. W ogóle nie spodziewałem się czegoś innego. Osobiście mnie to nie dziwi.

Trzeba sobie teraz powiedzieć, jaki mamy interes. Mamy taki interes, żeby wymiana handlowa szła. Mamy 45 tys. zezwoleń trójstronnych, na których szczególnie zależy przewoźnikom. Z 205 tys. zezwoleń dwustronnych nie wszystkie wykorzystujemy. Chcemy zamienić strukturę i zapisaliśmy to w protokole. Jest to taki rosyjski spryt. Chcemy zadowolić wszystkich przewoźników, tworzymy jakieś zasady podziału zezwoleń do krajów trzecich, reglamentujemy je po jednej dwunastej. Strona rosyjska mówi na to, że nie brakuje nam zezwoleń. Skoro np. na koniec czerwca wydaliście połowę, to znaczy, że wcale wam nie brakuje. Dla nich to nie jest argument. Pokażcie nam dokument, który mówi o tym, że wam brakuje. Podpisali się pod dokumentem, w którym oświadczyli, że w połowie roku są gotowi mówić o zmianie struktury zezwoleń. Taki protokół Rosjanie podpisali wspólnie z nami.

Dla naszych przewoźników poza restrykcjami, które są stosowane... Oświadczam, że oczywiście ich nie akceptujemy. Często przewoźnicy są zaskakiwani jakimiś regulacjami. Jeżeli chodzi o regulacje dotyczące wymagań, które stawiają, to zapisali je w ustawie, zapisali ogólnie. Nie mają rozporządzeń do ustawy. Usiedliśmy do stołu i rozmowa była tego rodzaju, czy ustawa w dniu 24 lutego wejdzie w życie. Nasi ludzie nie są do tego przygotowani i będzie kolejny krzyk, że wyprowadziliśmy naszych przewoźników na manowce. Chodziło o rozmowę, jak to ma wyglądać w rzeczywistości, w realu, co naszych przewoźników może czekać, w momencie wejścia ustawy. Uzgodniliśmy następującą rzecz. Zgodzili się na to, ponieważ twierdzili, że ustawa nie wejdzie w życie, gdyż nie mają gotowych przepisów wykonawczych, nie mają rozporządzeń. Z naszej strony padła więc propozycja, że możemy im pomóc w rozporządzeniach, że możemy stworzyć zespół roboczy, który wspólnie z nimi stworzy rozporządzenia. Oczywiście można domniemywać, co mają z tyłu głowy. Każdy może wymyślić sobie jakąś historię, ale tak się umówiliśmy i zaakceptowali to. Został powołany zespół roboczy, określiliśmy też bardzo szybki termin zwołania posiedzenia zespołu. Chcemy z nimi nad tym pracować, nad przepisami wykonawczymi do ustawy, na którą przewoźnicy zwracają nam uwagę, że z wielu powodów może być niebezpieczna. Podobnie Niemcy, którzy określili wysokie kary dla tych, którzy nie będą sprawozdawać w myśl wymagań związanych z płacą minimalną, Rosjanie tak samo określili wysokie kary. Twardo pytaliśmy Rosjan, czy mimo tego, że nie ma rozporządzeń wykonawczych, ale w związku z tym, że są one zapisane w ustawie, wejdą w życie. Mamy zapis, że protokół z Soczi z 2012 roku, który jest na trzy lata, cały czas obowiązuje, że kary nie będą obowiązywać do czasu wejścia w życie rozporządzeń. Tak zapisaliśmy to z Rosjanami w naszym protokole.

Powiem tak. Oczywiście, nie jestem ani specjalistą, ani fachowcem. Moim zdaniem, pytanie pana ministra Polaczka jest zasadne. Od razu mówię, że dla mnie jest ono zasadne. Uważam, że powinien być polski przedstawiciel. Taki jest interes państwa polskiego, żeby w Rosji był przedstawiciel, i to stricte branży transportowej, ponieważ nasza wymiana handlowa z Rosją jest duża. Taki jest nasz interes. Niestety, nie ma go. Oczywiście, spotkaliśmy się z panią ambasador. Poprosiłem, żeby na spotkaniu z panią ambasador był przewodniczący Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Oczywiście, jeżeli będzie chciał powiedzieć, to powie, jaka jest wiedza naszej ambasady na temat owej problematyki. Spotkaliśmy się z radcami handlowymi. Jestem pełen podziwu. Na szczęście myślenie ludzi w Moskwie jest identyczne z tym, które teraz prezentuję i które prezentowali przewoźnicy. Mają oni dużą wiedzę na ten temat i też uważają, że wielka polityka wielką polityką, natomiast to, co my mamy do zrobienia, trzeba robić w każdym elemencie. Rzeczywiście, są to trudne rozmowy. Rosjanie są świetnymi szachistami, po prostu trzeba grać z nimi w szachy. Takie jest życie.

Wiem, że często na zewnątrz jest oczekiwanie – tak to należy odebrać – że powinniśmy zamknąć nasze granice przed Rosjanami, a Polscy kierowcy powinni wozić dwa albo trzy razy więcej. Wtedy byłoby OK., ale tak się nie da w wymianie gospodarczej. Tak się nie da i myślę, że każdy to rozumie. Zgadzam się, że musieliśmy doprowadzić do posiedzenia komisji mieszanej. Musieliśmy do końca wiedzieć, jaki jest zamysł Rosji. Oczywiście, Rosjanie mają wiele uwag. Później możemy sobie porozmawiać, co sądzą o sankcjach, co sądzą o tej całej sytuacji, jak to odbierają. Powiem tylko tyle, że na posiedzenie komisji przynosili nam maile świadczące o naszej dobrej współpracy z Ukrainą, pokazywali na to. Jest to ich punkt widzenia. Nasz punkt widzenia jest taki, jaki, według mnie, powinien być polski punkt widzenia. Uważam, że osiągnęliśmy to, iż zapisaliśmy pewne rzeczy. W najgorszym wypadku możemy powiedzieć, że ktoś nie dotrzymuje słowa, gdyż są pewne zapisy chroniące naszą branżę, pokazujące sytuację, w której będziemy nawet uczestniczyć w przygotowaniu pewnych aktów prawnych ze strony rosyjskiej. Uważam, że to, co powinien zrobić rząd w tym względzie, zostało zrobione. Oczywiście, jest to jakiś etapik, ponieważ to nawet nie jest etap. Teraz, jak powiedziałem, zespół roboczy rozpocznie prace. Patrząc na pewne działania restrykcyjne, wymogi na granicy polsko-rosyjskiej, działania służb, itd., zgadzam się – nie jestem zwolennikiem tego, że Polska granica musi być super otwarta i że absolutnie nie powinniśmy zwracać uwagi na działania, które podejmuje strona rosyjska w sensie restrykcyjnym. Powinniśmy zwracać na to uwagę.

Moim zdaniem, czas, z którym teraz mamy do czynienia... Jest to powtarzanie, ale pewnie trzeba to ciągle powtarzać. Cała Europa, w której jesteśmy, czyli Unia Europejska, nie jest szczęśliwa z tego powodu, że polska branża jest jedną z silniejszych czy najsilniejszą w Europie. Można dyskutować, jak się to stało. Element ten padł w jednej z wypowiedzi dotyczących płac. Nikomu w Europie się to nie podoba. Nie podoba się to w Unii Europejskiej, w której jesteśmy. Rosjanom też się to nie podoba, co nie znaczy, że nie powinniśmy podejmować działań, które zmierzają do tego, żeby chronić naszą branżę, tworzyć warunki do dalszej działalności.

Przed wyjazdem kilkakrotnie spotykaliśmy się z przewoźnikami. Bardzo prosiłem ich o to, żeby precyzyjnie przygotowali się do wyjazdu, podali przykłady dotyczące, np. tranzytu. Padło to w wypowiedzi pana przewodniczącego Tchórzewskiego. Prosiłem, żeby rozmawiać na konkretnych przykładach, jak wygląda sytuacja, gdzie polski przewoźnik jest traktowany tak, jak nie powinien być traktowany, żebyśmy do końca mogli sobie to przegadać z Rosjanami. Z tranzytem jest pewien problem, szczególnie jeżeli chodzi o przewóz owoców i warzyw. Chodzi tutaj o takie przypadki, kiedy polski przewoźnik, jadący zwłaszcza przez granicę łotewsko-rosyjską, ponieważ głównie tamtym kierunkiem poruszają się nasi przewoźnicy z tym towarem, tak przynajmniej słyszałem od naszych przewoźników... Jeżeli wiezie owoce i warzywa do Uzbekistanu, robią mu problem, dlatego, że polski przewoźnik wwozi towar, który jest objęty embargiem. Robią problem. Nie ukrywam, że nie osiągnęliśmy tutaj sukcesu. Rozmawialiśmy na ten temat oficjalnie, przy stole i gdzie się tylko dało. Byli z nami przewoźnicy i opisywali konkretne przykłady, jak to wygląda. Ustaliliśmy, że zespół roboczy, który ma pracować permanentnie, będzie je rozpisywał na czynniki pierwsze, będzie je wskazywał.

Nie zauważyłem – jest to moja opinia – ze strony rosyjskiej determinacji, że koniecznie chcą zamknąć przed nami granice, że za wszelką cenę nie chcą wpuszczać polskiego przewoźnika. Tak nie jest. Myślę, że przewoźnicy też to zauważyli. Rosjanie mają swoje wewnętrzne problemy. Mają problem dotyczący tego, czy ASMAP, która jest odpowiednikiem polskiego ZMPD, w dalszym ciągu może obsługiwać całość kwestii związanych z międzynarodowym przewozem towarów. Próbują wdrażać inne rozwiązania. Jest tam wewnętrzny spór. Można powiedzieć, że jest to do wykorzystania przez naszą stronę do lepszego ułożenia całej sytuacji.

Problem relacji handlowych polsko-rosyjskich – podobnie jak w Unii Europejskiej – jest to problem, który cały czas będzie funkcjonował. Oczekiwanie na proste rozwiązanie, czyli decyzję, że powiemy, iż przed kimś zamkniemy granicę i rozwiążemy problem... Część przewoźników uważała, że nie powinniśmy w ogóle przekazać Rosjanom zezwoleń i w ten sposób spowodować jakieś retorsje. Szczerze mówiąc, trzeba opisać ryzyka w gronie osób, z którymi rozmawiałem, nie tylko z urzędu, z resortu, z instytucji pań-

stwowych, ale również reprezentujących przewoźników. Jeżeli nie damy zezwoleń, jeżeli ich zablokujemy, to trzeba opisać ryzyko, co się stanie, jaka będzie retorsja dla polskiego przewoźnika, co się może wydarzyć, kładąc wszystko na stół, biorąc pod uwagę sytuację, którą mamy. Jak powiedziałem, w wymianie rosyjskiej mamy 45 tys. zezwoleń do krajów trzecich. Wiem, że przewoźnicy robili też specjalne badania, analizy, przyglądali się, ilu przewoźników z poszczególnych krajów przyjeżdża, przekracza granicę polsko-rosyjską. Jest to temat bardzo ważny, trudny, nie rozwiąże się go jedną decyzją. Mamy dialog. Niekoniecznie musimy ze wszystkim się zgadzać. Wiem, że wielu przewoźników nie zgadza się z linią, która została przyjęta w kwestii problemu polsko-rosyjskiego, ale nie da się tak, że wszyscy będą się zgadzać. Nic na to nie poradzimy.

Współpraca. Nagłaśnianie tematu. Ocena Komisji to jedno, a rzeczywistość to drugie. Powinno być nagłaśnianie tematu przez Komisję. Uważam, że trzeba o tym rozmawiać. Ze strony resortu absolutnie nie mam uwag do tego, że państwo podnosicie wiele kwestii. Nie uczestniczycie w tym na co dzień, więc możecie mieć inne spojrzenie. Daje to efekty. Jest zespół międzyresortowy. Jutro jest spotkanie zespołu. Są spotkania przewoźników. Temat ten trzeba uznawać za jeden z najważniejszych i tak go przedstawiać. Powiem szczerze, że dziękuję za to Komisji. Wiele kwestii, które były poruszane na posiedzeniach Komisji, i nie tylko, nagłaśnianie tematu spowodowało, że jest on ważny dla całego rządu. Nie jest tak, że nie jest to ważny temat, że odpowiedzialny za to minister został sam. Nie. Jest to temat, który świetnie już zna pani premier, świetnie zna pani minister Wasiak, żyje tym na co dzień. Jest to jeden z ważniejszych tematów w obszarze infrastruktury i branży transportowej. Jest to też efekt tego, że od dłuższego czasu stale o tym rozmawiamy.

Chciałoby się, żeby nie było problemów. Też bym chciał, żeby nie było problemów, ale życie jest takie, że są problemy i po prostu trzeba je rozwiązywać. Tak chciałbym na to popatrzeć. Nie zakończyliśmy jakiegoś etapu, po którym możemy powiedzieć, że rozwiązaliśmy te i te problemy. Druga strona też myśli o tym, jak powiększać swój bilans handlowy, jak funkcjonować, jak działać. Do tego dochodzą jeszcze kwestie polityczne, zrozumiałe dla państwa. Czy mamy mówić językiem, ile sankcji jest skierowanych z Unii Europejskiej i Polski w kierunku Rosji, eskalować ochotę na to, żeby sankcji było jak najwięcej i wtedy stwierdzić, że wygraliśmy? Mam pewne wątpliwości. Uważam, że nie w ten sposób powinniśmy się przebijać, tylko powinniśmy rozmawiać, w jaki sposób ochronić to, co już udało się zyskać i ustalić z Rosją, jak powoli układać relacje z korzyścią dla naszych przewoźników, ponieważ w pierwszej kolejności chodzi o naszych przewoźników. Taka jest moja opinia w tej sprawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Bardzo proszę pana posła Jerzego Szmita.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo!

Pozwolę sobie odnieść się do tego, co jest bezpośrednio do nas zaadresowane, czyli do odpowiedzi na dezyderat nr 11, przekazanej nam przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Gdyby chcieć jednym słowem opisać to wystąpienie, to myślę, że najwłaściwszym słowem byłoby tu słowo „bezradność”. Będę posługiwał się cytatami z wystąpienia. Cytuję: „W zakresie zatrzymania na obszarze Polski kabotażu wykonywanego przez pozaunijnych przewoźników uprzejmie wyjaśniam...” – i jest tutaj długi wtręt. A teraz przechodzimy do tego, co zostało zrobione: „Główny Inspektor Transportu Drogowego zwrócił się do przedstawicieli przewoźników o wskazanie miejsc na terytorium RP, w których dokonywany jest załadunek towarów unijnych na pojazdy przewoźników pozaunijnych w ramach transportu wewnątrzunijnego. Inspekcja Transportu Drogowego intensyfikuje kontrole w miejscach, w których, w opinii przedsiębiorców, mają miejsca naruszenia przepisów”. Chciałoby się coś usłyszeć. Jeżeli w Polsce nie ma już służb, nie ma odpowiednich organów, które powinny zajmować się ściganiem, identyfikacją tego typu zachowań niezgodnych z prawem, co zresztą jest wcześniej napisane w tym samym punkcie, i musi być prowadzona społeczna działalność w tym zakresie, to proszę o efekty owej działalności społecznej. Czy zidentyfikowano wspomniane punkty? Jaki

jest efekt kontroli? Czy jest jakaś dolegliwość w stosunku do osób, które wykonują takie działania? Chyba że okaże się, że to, co mówią przewoźnicy, po prostu nie jest prawdą, ale to też trzeba sobie jasno powiedzieć.

Przechodzę teraz do punktu drugiego. Tutaj też pozwolę sobie na cytat dotyczący kontroli pojazdów wjeżdżających na teren RP, szczególnie z Federacji Rosyjskiej i Białorusi. Chodzi o kontrole w zakresie wwożenia paliwa. Co zostało podjęte? „Służba Celna rozpoczęła intensywne kontrole cystern wwożących do Polski paliwo". Dalej czytamy: „Ustala się faktycznych odbiorców wwożonych paliw, a następnie sprawdza się, czy należny od sprzedaży podatek VAT jest wpłacany przez firmy..." itd. Jakie są efekty owych działań? Czy jest to realny problem czy tylko informacje bezpodstawnie zgłaszane przez przewoźników?

W punkcie trzecim jest z kolei informacja na temat przygotowywanego projektu ustawy, który ma dopomóc przewoźnikom, którzy ponieśli straty. Tutaj, niestety, nie ma chociażby daty, przybliżonej daty, kiedy projekt ustawy wpłynie do Sejmu, żebyśmy mogli się nim zająć.

Punkt czwarty. Cytuję: „W zakresie wprowadzenia opłat winietowych dla przewoźników z państwa spoza Unii Europejskiej, aby nie korzystali z bezpłatnych dróg alternatywnych, wyjaśniam" – konkluzja jest następująca – „że wprowadzenie dodatkowej opłaty za przejazd po niektórych drogach krajowych dla określonych państw wymaga starannej analizy w zakresie ewentualnego naruszenia obowiązujących w Unii Europejskiej zasad równości i niedyskryminacji..." itd. Wszyscy wiedzieliśmy, że wymaga to konsultacji, analiz i zastanawiania się, ale czas mija, straty narastają, a konkretnych działań nie widać. Nie wspomina się o żadnych efektach, nie ma ewentualnych zapowiedzi – odpowiedź jest z dnia 17 grudnia – że np. w połowie stycznia rząd wystąpi do Komisji Europejskiej w tej sprawie, żeby wyjaśnić, czy może robić to czy tamto.

Punkt piąty dotyczy zintegrowanego systemu kontroli zezwoleń wykorzystywanych przez przewoźników zagranicznych. Konkluzja jest następująca. Może przeczytam to w całości, ponieważ jest to krótki punkt: „Informuję, że taki system jest już przygotowany i działa w ramach Inspekcji Transportu Drogowego. Dodatkowych uzgodnień wymaga obecnie zapewnienie dostępu do tego systemu dla innych służb uprawnionych do kontroli zezwoleń". Ponawiam pytanie, jakie są efekty owych działań, co one przyniosły.

Wysoka Komisjo, pan minister w swoim wystąpieniu wielokrotnie odnosił się do tego – wmawiając nam pewną myśl – że jako Komisja jesteśmy za sankcjami, że chcemy twardej polityki wobec przewoźników, że jesteśmy za twardymi rozmowami. To wszystko, co zostało tutaj napisane, tak naprawdę w ogóle nie dotyczy obszaru, który jest na styku między rządami Federacji Rosyjskiej i Polski. To wszystko są rzeczy, które dotyczą wyłącznie spraw, które możemy wprowadzić w Polsce bez pytania, bez oglądania się na stronę rosyjską, bez podpisywania jakichkolwiek porozumień. W związku z tym bardzo proszę o przekazanie efektów działań, które były podejmowane w międzyczasie od momentu, kiedy w ubiegłym roku został przez Komisję przyjęty dezyderat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła. Przepraszam, pan minister poprosił jeszcze teraz o głos. Proszę bardzo. Sekundę. Panie ministrze. Dobrze, pan poseł Abramowicz. Proszę bardzo.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo!

Po co narodom rządy? Między innymi, po to, żeby występowały w interesie narodów na zewnątrz wobec innych narodów, wobec innych rządów. Pan minister stwierdził, że solą w oku zarówno dla Niemiec, jak i dla Rosji jest transport realizowany przez polskie firmy na terenie Europy. Rzeczywiście, to widać, dlatego, że zarówno jedno państwo, jak i drugie co chwila wymyślają jakieś utrudnienia, które mają przeszkadzać polskim firmom i pomagać ich firmom. Pan minister mówi, że nie chcemy prowadzić zaczepnej polityki. Oczywiście, że nie, ale niech pan poda przykład jakiegokolwiek działania polskiego rządu w takim zakresie, jak robią to tamte rządy. Czy rząd polski kiedykolwiek

wymyślił jakiś sposób na utrudnienia dla innych przedsiębiorców po to, żeby pomóc polskim przedsiębiorcom? W ogóle nie słyszałem o takich sposobach. Jeżeli mówi pan, że z Rosjanami jest to gra w szachy, to po to, żeby grać w szachy, trzeba mieć figury, które mogą zagrozić przeciwnikowi. Samymi pionkami chce pan grać w szachy?

Wracam do konkretnych postulatów z Lubiejewa. Postulatem nr 2 było zatrzymanie tranzytu przez Polskę towarów objętych embargiem, wykonywanego przez przewoźników rosyjskich i białoruskich. Czy jest to jakieś zaczepne działanie wobec obcego państwa? Państwo, z którym prowadzimy wymianę gospodarczą, wprowadza wobec nas pewne ograniczające zasady. Przecież naturalną rzeczą jest, że drugie państwo wprowadza podobne zasady wobec drugiej strony. Rosjanie w ogóle nas nie szanują. Jeżeli tego nie robimy, myślą sobie, że mają do czynienia z takimi, którymi można pomiatać. Wszyscy wiemy, jaką politykę prowadzi Rosja. Działa to także w stosunku do Niemiec. Proszę państwa, Niemcy robią sobie prawo, które jest sprzeczne z prawem unijnym. Przecież mamy zasadę swobodnego przepływu kapitału, pracy i firm. Zaprzeczają temu, robią rzeczy niezgodne z prawem, a Polska milczy. Przecież pan minister doskonale wie, ile Niemcy mają w Polsce różnych branż, interesów, jakie korzyści czerpią z tego, że są w Polsce obecni. Można teraz wymyślić co najmniej ze trzy różne ustawy, które spowodują, że w tym momencie będą musieli starać się o to, żeby nasze ustawy nie weszły w życie. Inaczej, proszę państwa, się nie da. Panie ministrze, chyba nie jest pan naiwnym chłopczykiem grającym w piłkę w krótkich spodenkach. Świat jest jaki jest, liczy się z silnymi. Rząd polski powinien reagować, jeżeli nawet nie wyprzedzająco... Rosja co chwili wbija nam nóż, jeżeli chodzi o utrudnianie pracy polskim przewoźnikom. Są to różne rzeczy, pan minister doskonale o tym wie. Polska nigdy im tego nie robiła. Podobnie jest z Niemcami. Jeżeli nie na zasadzie wyprzedzającej, to przynajmniej na zasadzie spełnienia postulatu z Lubiejewa, a w odpowiedzi nie ma na ten temat słowa, dlaczego nie możemy wprowadzić takich samych zasad, takiego embarga wobec przewoźników białoruskich i rosyjskich, jakie oni wprowadzili dla nas. Nie będzie to zaprzeczenie naszej współpracy, artykuły przemysłowe dalej będą sobie jeździły. Kiedy wprowadzili embargo wobec artykułów spożywczych, to przez nasze terytorium od razu po jego wprowadzeniu nie powinien przejechać ani jeden ich samochód z towarami. Proste. Jest to zasada pewnego... Nie oko za oko. Jest to zrozumiałe dla wszystkich państw, które prowadzą swoją politykę w świecie, tylko dla naszego rządu jest to niezrozumiałe. Dlaczego państwo zupełnie pominęli ów postulat? Przewoźnicy wysunęli go w Lubiejewie bardzo racjonalnie, a tutaj nie ma o tym ani słowa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Ponieważ lista zgłoszonych posłów... Panie pośle. To była pierwsza runda. Sekundę. Panie ministrze. Bardzo proszę, strona społeczna. Zgłosił się pan na końcu. Proszę o przedstawienie się.

Członek Zarządu Głównego Forum Związków Zawodowych Zenon Kopyściński:

Forum Związków Zawodowych. Zenon Kopyściński.

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowna Komisjo!

Proszę o kilka wyjaśnień odnośnie do Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych i kwoty 500.000 tys. zł, ponieważ przedsiębiorcy będą mogli korzystać z owej kwoty i częściowo wypłacać wynagrodzenia. Jaka może być część wynagrodzenia z owego Funduszu? Co z przedsiębiorcą, który w ogóle nie będzie miał środków, żeby wypłacić pracownikom pobory? Czy owa część to będzie minimalna płaca krajowa, czy może jakaś bardzo mała kwota, która nie pozwoli na utrzymanie rodziny? Kiedy ustawa wejdzie w życie? Jest to ustawa na lata 2015-2016. Chodzi o to, żeby nie było tak, że trzeba będzie zrobić ją na lata 2016-2017. Na dzień dzisiejszy przedsiębiorcy chyba jeszcze nie mogą korzystać z Funduszu. Jeżeli pan minister miałby wiedzę w tym zakresie i mógłby rozszerzyć wypowiedź na temat części wypłacanych wynagrodzeń, to chciałbym usłyszeć, jaka to może być część. Czego pracownicy mogą się spodziewać z Funduszu, oczywiście, poprzez swoich przedsiębiorców, ponieważ to oni wystąpią o środki? Prawdopodobnie powinni otrzymać takie środki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan Piotr Litwiński. Bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo!

To prawda, że mamy 45 tys. zezwoleń na kraje trzecie, a Rosjanie 4500, ale im te zezwolenia są w ogóle niepotrzebne, dlatego że mają 240 tys. zezwoleń dwustronnych, dzięki którym mogą przejechać Polskę i ładować na całą Europę. Zezwolenia na kraje trzecie potrzebne są im tylko po to, że kiedy pusty samochód wjeżdża do Polski i jedzie na Zachód – tam przeważnie nie ma co wieźć – może się w kraju załadować. Wykorzystuje zezwolenie, jak mu się uda. Jeżeli wjeżdża na granicy, mówi, że jedzie na pusto, pokazuje, że ma zezwolenie dwustronne, ponieważ takich zezwoleń mają nadmiar. Jak mu się uda w Polsce załadować, to ładuje za marne grosze. Podam przykład. O przykładzie tym mówimy od lat, a teraz nagle słyszę, że Inspekcja ma z nami konsultować, gdzie są takie ładunki. Podaję. W Sochaczewie – fabryka pasz dla psów. Sto TIR-ów dziennie. Nikt tego nie widzi. Jeżeli chodzi o nasz pojazd, mają bramownice. Są w stanie powiedzieć nam, o której godzinie, z jakim tonażem przejechaliśmy. Wszystko. Natomiast Rosjanina nie można namierzyć na bramownicy, czy ma zezwolenie. Dlaczego nie wprowadzić obowiązku, że ma się zalogować? Jedzie samochodem o takim numerze rejestracyjnym, loguje się na odpowiedni numer, wpisuje swój numer zezwolenia i nie potrzebne są do tego żadne polskie służby. Ani nie wierzę celnikom, ani nie wierzę Straży Granicznej. Jeden jest odporny na kilka złotych, a drugi jest mniej odporny. I tak sobie jeżdżą.

Druga sprawa. Panie ministrze, mówił pan o kontroli. Jest kontrola, ale w dzień. W nocy jej nie ma. Na granicy ustawia się długa kolejka. Ruszają o godz. 0.00, kiedy Inspekcja zjeżdża do domu. Całą noc baraszkują sobie po naszych drogach. Nie ma możliwości, żeby wprowadzić kontrolę całodobową. Na terenie rosyjskim siedzi sobie taki na stołku w kufajce i oddziera paragony, rachunki, wbija w komputer. Mysz się tam nie prześlizgnie. U nas nie da rady tego zrobić.

Panie ministrze, współczuję panu z powodu wizyty w Rosji. Panie ministrze, wiedzieliśmy, że tak się to wszystko skończy. Wiem, jakim trudnym partnerem do rozmowy jest strona rosyjska. Wiem, że oni też bronią swojego rynku. Wiem, że miał pan wielki orzech do zgryzienia. I tak to, co pan załatwił, to i tak dużo, że przynajmniej nie będą nas karali ze wspomnianej ustawy. Ale przewoźnicy nie mogą dalej żyć w takim zawieszeniu. Jest luty. Jedna dziesiąta roku jest już za nami. To już przeszło, to się nie wróci.

To samo mamy ze stroną niemiecką. Co mamy powiedzieć przewoźnikowi, który jeździ do Niemiec? Co mamy mu powiedzieć? Telefony są czerwone. Ładuję telefon cztery razy dziennie. Co on ma wypełnić? Czy ma zgłosić, czy ma nie zgłaszać? Co tam załatwili? Chcemy to wiedzieć dzisiaj.

Wczoraj w Radomiu zawiązał się komitet protestacyjny, powstało prezydium. Ludzie są zdeterminowani. Wysoka Komisjo, gdybyście wczoraj byli w Radomiu i zobaczyli, co ci ludzie chcą zrobić, to nie wiem. Cudem wszyscy rozeszli się do domów. Mała zapałka i wybuchłoby. Ludzie są zdesperowani. Z jednej strony, nie możemy jechać, z drugiej strony, nie wolno nam wjechać za normalną stawkę. Wszyscy mówią, że drugi raz powtarza się pakt Ribbentrop-Mołotow. Z jednej strony, wzięli nas Rosjanie, z drugiej strony – Niemcy i zostało nam jeździć po kraju od morza po góry. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan Jarosław Jakoniuk. Bardzo proszę.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej Jarosław Jakoniuk:

Panie przewodniczący, panie ministrze!

Szkoda, że tak późno dowiedziałem się o posiedzeniu Komisji. Było to dzisiaj rano. Jak wspomniał kolega, wczoraj zawiązał się komitet protestacyjny. Przystąpiły do niego dwadzieścia trzy stowarzyszenia. Zostały powołane komitety wojewódzkie. Powierzono mi przewodniczenie komitetowi. Piotr Litwiński jest wiceprzewodniczącym. Robert Stępień tak samo. Wczoraj sala wrzała.

Dzisiaj pan minister mówi, że mamy tyle samochodów. To nie jest nasza wina, że mamy tyle samochodów. Uważam, że interwencjonizm państwa też jest uzasadniony. Jeżeli dopuściliśmy do tego, że mamy 160 tys. samochodów, to niech teraz rząd weźmie za to odpowiedzialność, że nie ma żadnych zabezpieczeń finansowych. Pojęcie bazy eksploatacyjnej nie istnieje. Druga sprawa. Inspekcja pilnuje interesów firmy Kapsch, a nie interesów naszych przewoźników. Kolega powiedział o kabotażu. Pan przewodniczący wie, ile jest magazynów logistycznych w Małaszewiczach. Ładunki są sprzedawane po 700 euro, jadą Białorusini, jadą Rosjanie. My za takie pieniądze, niestety, nie możemy jechać.

Następna sprawa dotyczy pozwoleń, ochrony polskiego rynku. Nauczmy się od starej Unii. Zajeżdża mój samochód do Włoch. Jeżeli nie ma pozwolenia EKMT i, nie daj Boże, załaduje towar na kraje trzecie, samochód jest aresztowany na trzy miesiące, dostaje 6 tys. euro kary. Jako kraj, który ma położenie tranzytowe, nie umiemy tego wykorzystać. Jest to w ogóle śmieszne. Teraz bijemy się z Rosją. Za chwilę będziemy mieli sprawę Białorusi. Przecież Białoruś przygotowuje się do tego, żeby nas wyeliminować. Buduje centra logistyczne. Dlaczego centra logistyczne nie powstaną u nas? Przecież nie musimy jechać do Rosji. Niech oni przyjadą i wezmą wszystkie towary z Europy, które dla nich zwieziemy. Przecież aż tak bardzo się tam nie pchamy.

Jestem prezesem stowarzyszenia, które ma 30% rynku rosyjskiego. Co mam powiedzieć ludziom, kiedy wrócę z posiedzenia Komisji? Słuchałem dzisiaj wypowiedzi pana ministra. Czy pan minister nie wie, co to znaczy polskie pozwolenie na kraje trzecie wydawane dla Rosjanina? Jest to pozwolenie, które uprawnia go tylko do jazdy z Polski bez rejestracji pojazdu. A my? W tej chwili Rosja, kraje trzecie, faktura i to wszystko. Kary do 1000 tys. rubli nawet jeżeli nie wejdą w lutym, to na pewno wejdą w tym roku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan prezes Jan Buczek. Bardzo proszę.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni państwo!

Po pierwsze, chciałbym podziękować posłom za to, że w naszym imieniu składali interpelację, że powstał dezyderat. Przyznam się szczerze, że troszkę nam raźniej w tej bardzo trudnej sytuacji. Szczerze mówiąc, od dawna domagamy się rzetelnej informacji, czy naszemu państwu w ogóle do czegokolwiek są potrzebni przedsiębiorcy, czy do czegokolwiek potrzebni są przewoźnicy, czy rzeczywiście powinniśmy ponosić karę za to, że wykorzystaliśmy szansę w Europie, w Azji, w Północnej Afryce, na Bliskim Wschodzie, że opanowaliśmy rynki transportowe. Dowiedliśmy, że jesteśmy bardzo aktywnymi przedsiębiorcami. Dowiedliśmy, że bez pomocy naszego państwa potrafimy zbudować swoje przedsiębiorstwa. Dajemy ponad 1000 tys. miejsc pracy. Jest to w naszym kraju nie tylko wymiar gospodarczy, ale też socjalny. Nagle okazuje się, że od pewnego czasu w naszej branży zaczyna coś trzeszczeć. Od pewnego czasu napotykamy coraz częściej na różnego rodzaju rafy.

To fakt, jak słusznie powiedział pan minister, że niektórym po prostu przestaje się to podobać. Już dawno zwracamy się do resortu, do ministra odpowiedzialnego za transport, żeby zablokował możliwość dalszego rozwoju branży, dlatego że pozory mylą. Wielu przedsiębiorców, którzy z różnych względów likwidują swoje przedsiębiorstwa, nawet nasi kierowcy, którzy u swojego pracodawcy podejrzą listę kontaktów, podejrzą technologie, szybko się przebranżawiają, stają się przewoźnikami i rejestrują kolejny samochód tylko po to, żeby konkurować ze swoim byłym pracodawcą. Proszę państwa, doprowadza to tylko do wewnętrznej wyniszczającej konkurencji, obniżki jakości świadczonych usług, a także rentowności, o której dawno już zapomnieliśmy. Przyznam szczerze, że nasi przedsiębiorcy, polscy przewoźnicy powinni być nagradzani przez nasze państwo za to, że nie wiem, jak to robią, ale nadludzkim wysiłkiem jeszcze utrzymują swoje

przedsiębiorstwa. W gotowości bojowej utrzymujemy nasze zdolności produkcyjne i pracowników kierowców.

Chciałbym wyraźnie powiedzieć, że już dawno przestaliśmy zarabiać. Naszymi konkurentami zewnętrznymi są przewoźnicy z innych państw. Jeżeli na rynku europejskim, na którym obowiązuje zasada zespołu naczyń połączonych, nagle zabraknie polskich przewoźników, nic się nie stanie. Towar będzie jeździł bez żadnych zakłóceń. Tylko że nas tam nie będzie i zagrożony będzie skutek społeczny w postaci 1000 tys. zatrudnionych. Zresztą trzeba do tego doliczyć ponad 30 tys. przedsiębiorców, itd., itd. Proszę państwa, jest to naprawdę bardzo poważny problem. Oczekujemy rzetelnej odpowiedzi, czy mamy jeszcze szansę liczyć na nasz rząd, liczyć na to, że spróbuje pozbierać to, co jeszcze zostało. Właśnie w tej chwili przedsiębiorcy padają jak muchy. Wielu przedsiębiorców nie zdecydowało się odnowić swojego przedsiębiorstwa na przełomie roku. Mamy do czynienia z licznymi rezygnacjami z działalności w branży, oczywiście wraz ze wszystkimi skutkami.

Proszę państwa, jesteśmy w kontakcie z ministrem odpowiedzialnym za transport. Rolę tę przypisano panu ministrowi Rynasiewiczowi, który z nami rozmawia. Przyznam szczerze, że sam nie wiem, jak mam postąpić, dlatego że nie wypada mi personalnie atakować pana ministra, ponieważ wiem, że podejmuje wysiłki, współpracuje z nami. Mam na to wiele dowodów. Niemniej efektywność owej pracy jest absolutnie nieakceptowana przez naszą branżę. W związku z tym pojawiają się różnego rodzaju frustracje, gniew i próby rozwiązania problemu w sposób, o którym wspomniał mój przedmówca, pan przewodniczący komitetu protestacyjnego, mój kolega Jarosław Jakoniuk. Proszę państwa, wydaje mi się, że jest to taka chwila, taki moment, w którym albo rzeczywiście nie mową, ale działaniami, choćby były to działania podejmowane nadzwyczajnym wysiłkiem, dowiedziemy naszemu środowisku, że branża jest potrzebna i zrobimy wszystko, co jest możliwe, żeby ją ochronić, albo zostawiamy sprawę losowi i rozwojowi wydarzeń, czego absolutnie nikomu nie proponuję.

Szanowni państwo, odnosząc się do kilku wypowiedzi, które były wcześniej, chciałbym powiedzieć, że nie wszystkie działania rządu zależą od Komisji Europejskiej czy od reakcji Rosjan, chociaż niektóre rzeczy, według mnie, można było już dawno rozwiązać. Ogłoszenie sytuacji na rynku transportu, na rynku przewozowym jako sytuacji kryzysowej ze wszelkimi skutkami takiej decyzji to pierwszy punkt, jaki w dniu 21 sierpnia przedstawiliśmy w Starym Lubiejewie reprezentantowi rządu, pani ministrowi Rynasiewiczowi. Szczerze mówiąc, nie widzę efektów takiego działania. W dalszym ciągu tysiącami wydawane są nowe wypisy do samochodów, rejestrowane są nowe podmioty. Była mowa o zatrzymaniu na obszarze Polski kabotażu wykonywanego przez pozaunijnych przewoźników. Rozumiemy, szanowni państwo, skutki. Wiemy, że polskie jabłka jakoś tam jednak są wywożone nie polskim transportem. Słucham? Dobrze, dobrze. Jednak serbskie jabłka jakoś są wywożone. Rozumiem. Serbskie jabłka jakoś opuszczają Europę.

Rozumiemy to, ale, z drugiej strony, zupełnie nie możemy zrozumieć, dlaczego system elektronicznego kasowania zezwoleń, o którym wspomniał tutaj pan Litwiński... Pomysł ten stworzyliśmy już dosyć dawno. Uważamy, że nie potrzeba żadnych urządzeń na granicy. Wystarczy stworzyć stronę internetową, na której każdy zagraniczny przewoźnik wjeżdżając, planując wjazd do Polski musiałby przed wjazdem do naszego kraju zalogować się, zgłosić numer zezwolenia i swój zamiar wjechania na obszar Polski. Rozumiem, że jeżeli kontrola Inspekcji Transportu Drogowego czy policji nie stwierdziłaby skasowania zezwolenia przez przewoźnika czy kierowcę upoważnionego przez swojego rosyjskiego pracodawcę, wówczas mogłaby nałożyć bardzo wysoką, przewidzianą prawem karę. Dzisiaj wygląda to w ten sposób, że kierowca zagraniczny jedzie samochodem, na wierzchu na zezwolenie wraz z długopisem, ma wszystko wypisane, tylko nie ma daty. Kiedy widzi inspektora, wystarczy, że dopisze datę i już ma skasowane zezwolenie. Inspektor odrywa odcinki, wysyła je, wszyscy są zadowoleni. Wróciło 100% odcinków z wykorzystanych zezwoleń. A ile jest jazd na czarno, bez wykorzystania zezwoleń? Nikt nie jest w stanie oszacować. Tymczasem wiemy o takich praktykach.

Jeden z naszych kolegów, przewoźnik, posiada firmy w całej Europie, również na terenie Rosji, również w Kaliningradzie. Proszę państwa, kiedy po rozmowie ze mną zapytał

swojego szefa transportu, jak jest z zezwoleniami, ile wykorzystaliśmy, usłyszał: „Jak na początku pobraliśmy cztery, gdyż mamy cztery samochody, tak te cztery eksploatujemy”. Pyta: „Jak to?”. Słyszy: „Nikt nie sprawdza, ponieważ wjeżdżamy przez Litwę, tak jest nam łatwiej. Jeździmy i na razie wykorzystujemy cztery”. Przewoźnik mówi na to: „Panowie, jest to absolutnie nie do zaakceptowania. Mam znaną firmę w Polsce, jestem znaną osobą. Nie pozwalam na to, żebyście oszukiwali państwo polskie. Proszę za każdym razem kasować zezwolenie”. Rozmowa ta odbyła się w mojej obecności. Jest to jeden przypadek na jeden, który w ogóle badaliśmy.

Szanowni państwo, wzmożona kontrola Inspekcji Transportu Drogowego rzeczywiście daje się Rosjanom odczuć, jednak w wielu przypadkach, naszym zdaniem, nie jest mocno efektywna, skoro w dalszym ciągu przewozy, o których wspomniał tutaj pan Litwiński, odbywają się. Do tego wszystkiego dochodzi fakt, że przewoźnicy, nie tylko rosyjscy, wjeżdżają na obszar Polski nie tylko przez Litwę, nie tylko przez wschodnią granicę, ale też z Niemiec, z południa Europy. W podobnej sytuacji są przewoźnicy tureccy, którzy bardzo nas szykanują, a sami w wielu przypadkach też unikają kontroli.

W związku z tym, proszę państwa, rzeczywiście, namnożyło się dużo spraw. Nie chciałbym zabierać wszystkim państwu cennego czasu, ponieważ każde z zagadnień wymaga odrębnej analizy. Chciałbym powiedzieć, że znaleźliśmy się w sytuacji bez wyjścia. Jesteśmy przy ścianie. Proszę, żebyście nas zrozumieli. Groźba emocji, niekontrolowanych emocji ze strony naszego środowiska jest tak wielka, że nie jesteśmy w stanie znaleźć żadnych argumentów, żeby rozmawiać z naszymi kolegami przewoźnikami, którzy dzisiaj sterczą, ponieważ do tej chwili nie wiedzą, czy mogą jechać do Niemiec, jak mają to zrobić, a sprawę zgłosiliśmy naszemu rządowi na początku grudnia. Dzisiaj mamy koniec stycznia, mamy obowiązek stosowania się do przepisów, a sprawa jest nierozwiązana. Chociaż wiem, że pracujemy, ale, niestety, zaczęliśmy te prace zbyt późno.

Proszę państwa, to chyba wszystko z mojej strony. Proszę o odpowiedź, czy jako branża, podobnie jak sadownicy, rzeczywiście bardzo zawiniliśmy w naszym państwie, że osiągnęliśmy sukces. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wydawało mi się, że to prawie wszyscy. W związku z tym, że w miarę rozwijania się dyskusji pojawiają się nowi chętni, proszę podnieść rękę. Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Który z posłów? Dwóch, trzech i dwóch panów ze strony przewoźników. Dobrze, dziękuję. Zamykam listę mówców. Bardzo proszę, pan poseł Piotr Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dwa wątki. Pierwszy *ad vocem*. Panie ministrze, dzisiaj głównie skupiliśmy się na sytuacji na rynku transportowym ze względu na rosyjskie embargo. Pojawia się też wątek tego, co robią Niemcy. Natomiast druga niezwykle istotna rzecz to owo nieszczęsne orzeczenie Sądu Najwyższego. Pytałem konkretnie pana ministra – na jakim etapie legislacyjnym jest państwa projekt? Będę domagał się tego, żeby pan minister odpowiedział.

W związku z tym, że dzisiaj rozmawiamy o odpowiedzi na dwa dezyderaty, które przygotowaliśmy, a w międzyczasie pojawiło się nieszczęście niemieckie – to, co Niemcy w tej chwili robią wobec naszego rynku nawet szerzej niż transportowego – powinno odbyć się wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury, Komisji Spraw Zagranicznych i Komisji do Spraw Unii Europejskiej, żeby wypracować stanowisko, żeby zająć się tą sprawą, dlatego, że rynek więcej tego nie zniesie.

Kończąc, chciałbym odnieść się do tego, co powiedział pan minister. Poczułem, że osoby, które się odnoszą, które podnoszą wiele argumentów, troszkę są spychane w narożnik pod tytułem domagania się, w cudzysłowie, wojen handlowych, etc. Absolutnie tak nie jest, panie ministrze. Staramy się oceniać rzeczywistość po faktach. Fakty są takie. Rozumiem, że relacje polsko-rosyjskie nie są łatwe, nigdy nie były i nigdy nie będą. Rzeczywistość oceniamy na podstawie faktów. W dniach 24 i 25 kwietnia 2014 roku odbyły się negocjacje z Rosjanami dotyczące uregulowania sytuacji ambasad. Właśnie na tym przykładzie chciałbym wykazać, jak wygląda sytuacja. W efekcie wspomnianych rozmów strona polska wpisała trzy nieruchomości do polskich ksiąg wieczystych. „W nagrodę” wczoraj Sąd Arbitrażowy Petersburga i Obwodu Leningradzkiego nakazał

Konsulatowi Generalnemu RP wypłatę ponad 1000 tys. dolarów i wyprowadzenie się z siedziby. Takie są fakty. Oceniamy rzeczywistość na podstawie faktów. Czasami czekanie, zwlekanie, niezrobienie niczego powoduje, że eskalacja następuje jeszcze bardziej. Albo zaczniemy się bronić, albo, jak mówił pan prezes, nasz rynek transportowy ulegnie likwidacji. Chcemy się przed tym bronić. W takim duchu proszę odbierać nasze głosy, a nie, że namawiamy kogoś do eskalowania. Nie. Chcielibyśmy zobaczyć, że zaczęliśmy się bronić, panie ministrze. Na tym polega dramat. To chcielibyśmy zobaczyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za ten głos. Powiem krótko. Kiedy byłem chwilowo nieobecny, może rzeczywiście było odczucie, że w swojej wypowiedzi – chociaż byłem przy wypowiedzi pana ministra i nie odczułem niczego takiego – pan minister zawarł sugestię, jakoby konkurencja polityczna chciała wojny z Rosją. Nie wiem, ale chyba nie jestem odosobniony w takim postrzeganiu sprawy. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk. Nie, Nie. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dobrze. Pan przewodniczący zarządza kolejnością wystąpień. Dziękuję bardzo. Podobnie jak pan poseł Piotr Król proszę pana ministra o ustalenie, jeżeli jest to możliwe, w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej, na jakim etapie jest przygotowanie rozwiązań prawnych regulujących kwestie związane z wyrokiem Sądu Najwyższego. Musimy to wiedzieć, panie ministrze. Jeżeli nie uda się tego ustalić w czasie posiedzenia, proszę o odpowiedź na piśmie. Na jakim etapie jest przygotowanie projektu ustawy? Kiedy, zdaniem resortu pracy i polityki społecznej, projekt trafi do Sejmu? Wówczas będziemy mogli określić, kiedy projekt ustawy zostanie przyjęty przez parlament. Może się okazać – bowiem czasu nie mamy zbyt dużo, jest to tylko siedem miesięcy – że w czasie obecnej kadencji Sejmu projektu nie uda się przyjąć.

Korzystając z tego, że jestem przy głosie, chciałbym odnieść się do tego, że wielokrotnie była podnoszona kwestia dramatu niemieckiego. Pierwotnie zakładałem, że będzie okazja zabrać głos na ten temat na kolejnych posiedzeniach. Korzystam z okazji. Panie ministrze, z szacunkiem dla pana, ponieważ wiem, że koordynuje pan działania w tym zakresie, z szacunkiem dla tego, co robi pan minister Kosiniak-Kamysz, uważam, że mamy do czynienia z horrendalnym nieporozumieniem. Wyobraźmy sobie, że mamy taką oto sytuację, że polski rząd na skutek porozumienia dwóch partii koalicyjnych wprowadza przepisy, które uderzają w tysiące przedsiębiorców niemieckich, którzy realizują swoje przedsięwzięcia na terytorium Polski czy to w tranzycie, czy to bezpośrednio na terytorium Polski. Wiemy, że rozporządzenie, prawo niemieckie, które nakłada obowiązek wypłacania pracownikom wykonującym prace na terytorium Niemiec minimum 8,5 euro, jest wynikiem porozumienia CDU i SPD.

Wyobraźmy sobie, że takie porozumienie koalicyjne przyjęły dwa rządzące ugrupowania w Polsce. Zaniepokojona pani Merkel telefonuje do pani premier Kopacz. A pani premier Kopacz mówi: „Proszę sobie zadzwonić do pana ministra Kosiniaka-Kamysza, niech on to załatwi. Proszę zadzwonić do pani Wasiak. Rozwiążą problem". Z jednej strony, pani minister Wasiak wyjeżdża do Berlina, a dzień wcześniej słyszymy zapewnienia polityków SPD, że absolutnie nie będzie żadnych zmian. Niemcy bronią swojego rynku pracy, odzyskują miejsca pracy, ponieważ problem nie dotyczy tylko kierowców. Problem dotyczy wszystkich tych, którzy wykonują pracę na terytorium Niemiec, nawet dwie godziny. Dzisiaj mamy do czynienia z pogwałceniem prawa międzynarodowego. Dzisiaj Niemcy żądają od nas dokumentów, ingerują w nasze wewnętrzne prawo, żądają dokumentów, do czego nie mają prawa. Dzisiaj przedsiębiorca polski, który wysyła mechanika, który ma naprawić lodówkę sprzedaną w Niemczech – a strony umówiły się, że jeżeli lodówka się zepsuje, to przyjedzie mechanik z Polski – jeżeli mechanik przekroczy granicę, przedsiębiorca musi wysłać do Kolonii, do urzędu celnego, plan pracy mechanika, który obejmuje pół roku jego działalności. Na każde żądanie strony niemieckiej ma przedstawić pełną dokumentację pracownika. Dzisiaj decyzje Niemiec są decyzjami nadsuwerennymi. Dzisiaj Niemcy dyktują nam warunki.

Mówię to z pełnym szacunkiem dla pana, z pełnym szacunkiem do pana ministra Kosiniaka-Kamysza, ale brakuje mi zrozumienia dla tego, co robi premier polskiego rządu. Premier polskiego rządu powinna wykorzystać mechanizmy, jakie obowiązują w Unii Europejskiej. Wiemy, że piętnaście państw europejskich, może się mylę, może już jest ich więcej, protestuje wobec rozstrzygnięć prawnych wprowadzonych przez Niemców. Dzisiaj pani premier Kopacza ma okazję, żeby przy pomocy Donalda Tuska, króla czy cesarza Europy, stanąć na czele koalicji. Przepraszam...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam, panie przewodniczący…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam… Jeszcze raz. Dzisiaj pani premier powinna wraz z przewodniczącym Rady Europy, Donaldem Tuskiem, realizować ów projekt na forum Unii Europejskiej, a nie polscy ministrowie wisieć w Niemczech u klamek swoich odpowiedników, którzy wyraźnie stwierdzają, że żadnych zmian w tej sprawie nie będzie. Uzyskano iluzoryczny sukces polegający na odejściu od karania tranzytu. Ale na jak długo, kiedy? Nikt nie wie. Niemcy tylko deklarują to werbalnie, nie ma podpisanych żadnych porozumień.

Panie ministrze, myślę, że, jak powiedział pan poseł Król, będzie okazja, żeby o tym mówić. Prawo w Niemczech zmieniono nie wczoraj, nie przed miesiącem. Prawo zmieniono dużo wcześniej. Dzisiaj dziennikarze nie wiedzą o tym, że przekazując relacje z meczu piłki nożnej czy z innych zawodów, również będą musieli wypełnić przepisy dotyczące płacy minimalnej. Oczywiście, zwolnione są te branże, w których w Niemczech brakuje rąk do pracy, jak rolnictwo, lasy. W tej sferze Niemcy odstąpili od nakładania płacy minimalnej w wysokości 8,5 euro. Wobec tego, że absolutnie działania strony polskiej są przewidywalnie nieskuteczne, gdyż są przewidywalnie nieskuteczne, osobiście uważam – a myślę, że nie jestem tutaj odosobniony – że powinno nastąpić całkowite przeorganizowanie strategii działania rządu polskiego w tym zakresie. To, jak, w jaki sposób, kto, jest to decyzja polskiego rządu. Polski rząd ma być skuteczny. Polski rząd powinien rozwiązać ów problem. Jeżeli mówimy o tym, o czym mówił pan minister Tchórzewski, o symetrii w relacjach, to symetria, panie ministrze, musi być. Nie możemy uprawiać polityki z kolan wobec Niemców, wobec Rosjan, wobec każdego, kto wydaje przepisy prawa, które krępują nasze przedsiębiorstwa.

Jeszcze jedno. Jeżeli Rosjanie bronią swoich firm, jeżeli Niemcy na skutek porozumienia wewnątrzkoalicyjnego odzyskują swój rynek pracy – tak to nazywają – to dlaczego polski rząd bez porozumienia, gdyż dzisiaj ma większość, nie może odzyskać rynku transportowego w Polsce, o czym mówią przewoźnicy. 5.000.000 tys. zł. Tyle kosztował system viaTOLL, bramownice, cały system elektroniczny. To wszystko jest, fizycznie funkcjonuje. Dzisiaj dobiegły prace nad przygotowaniem systemu pomiaru prędkości między bramownicami, nad tzw. odcinkowym systemem pomiaru prędkości. Tutaj Inspekcja Transportu Drogowego wypełnia swoją rolę, ściga kierowców, wyciąga pieniądze. Mówię to z pełną odpowiedzialnością. To, co robicie – mówię teraz do przedstawicieli Inspekcji Transportu Drogowego – jest to wyrywanie pieniędzy z kieszeni kierowców. To nie są żadne działania prewencyjne. Mówię o nieoznaczonych samochodach, które jeżdżą, fotografują, a później przysyłają rachunki za przekroczone prędkości. Jest to dokładnie wyrywanie pieniędzy z kieszeni kierowców. Dzisiaj zamiast budować system, który uszczelni transport samochodowy, transport drogowy w Polsce, cała siła, moc Inspekcji Transportu Drogowego, wszystkie fundusze przeznaczane są na to, żeby budować opresyjny system wobec polskich kierowców, wobec tych, którzy przekraczają prędkość, co uważam, że wcale nie jest rzeczą właściwą. Dlaczego nie stworzyć systemu, nie zbudować koalicji na rzecz odebrania polskiego rynku przewozowego w Polsce, jeżeli inni pokazują nam, jak to trzeba zrobić? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Arkadiusza Litwińskiego.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję bardzo. Nie będę próbował odnosić się do tych wszystkich wątków. Na początek mam tylko jedną uwagę. To nie jest złośliwość, panie pośle. Mam na myśli pana posła przewodniczącego Adamczyka. Naprawdę, to nie jest z mojej strony złośliwość, jakiś przytyk, ale zwrócenie uwagi na pewną idiotyczną złożoność sytuacji. Cieszę się, kiedy mówi pan o tym, że państwo, Polacy, przedsiębiorcy frontem powinni działać razem. Niech pan to powie tym, którzy z pana środowiskiem politycznym żyją w symbiozie, związkom zawodowym, które w tej sprawie zachowują się trochę inaczej. Nie mam o to do związków pretensji, tylko chciałbym, żebyśmy na posiedzeniu komisji sejmowej rozmawiali... Pani poseł, proszę zająć się sobą. Chciałbym, żebyśmy na posiedzeniu Komisji rozmawiali poważnie. Jeżeli mamy wysłuchiwać, przerzucać się w mniej lub bardziej kwiecistych manifestach politycznych, niestety, czasem motywowanych na zasadzie „im gorzej tym lepiej", to nie ma to sensu.

Przez chwilę miałem, przyznaję, że naiwne, życzenie – chciałem nawet zgłosić taki postulat – żebyśmy zrobili to, co, moim zdaniem, jest nieodzowne, żebyśmy w ramach Komisji, jeżeli będzie trzeba, przez najbliższe dni obradując permanentnie, codziennie, stworzyli forum do tego, żeby wypreparować rzeczy, które są do zrobienia bez kontekstu międzynarodowego czy nawet mając kontekst międzynarodowy, ale są tylko i wyłącznie w naszej dyspozycji, bez uzgadniania z kimkolwiek na zewnątrz kraju, żebyśmy zaczęli je wdrażać, jeżeli będzie potrzeba, nawet z użyciem nadzwyczajnych środków, łącznie z całkowitym przeprofilowaniem na najbliższe tygodnie czy miesiące działań Inspekcji, zaangażowaniem policji i kogo tylko będzie trzeba. Można podjąć takie działanie. Zgadzam się z postulatami w tym zakresie. Są też kwestie, które są bardziej złożone i nie zależą tylko od nas. Tutaj, nie wchodząc w szczegóły, powiem, że trzeba się uczyć od tych, którzy mają to opanowane, u których kultura organizacyjno-prawna instytucji państwowych, siłą rzeczy działających w Unii Europejskiej, w warunkach realnej demokracji, jest o wiele większa. Nie ma się co obrażać na rzeczywistość. Kultura organizacyjna naszego państwa nie jest jeszcze taka, jak chociażby kultura organizacyjna Niemiec, chociaż to też nie jest doskonałe państwo. Trzeba kopiować te rozwiązania, które tam dobrze funkcjonują, a które też zostały wypracowane niekiedy w ostrym sporze z różnego rodzaju interesariuszami, w tym ze związkami zawodowymi, w tym z przedsiębiorcami. Nie ma się co uciekać do wymyślania prochu. Po co? Po co przez najbliższe miesiące mamy wymyślać proch, jeżeli możemy skorzystać z cudzych rozwiązań, nie narażając się na opinię, że nasze są gorsze, niesymetryczne?

Ostatnia rzecz, o której chciałem powiedzieć, którą chciałem podkreślić. Nie dlatego że się znamy i osobiście cenię pana ministra, tylko dlatego, że uważam, iż na to nie zasługuje – zresztą pracodawcy to mówili – nie chciałbym, żeby to, co powiem, zostało odebrane jako zakwestionowanie jego możliwości działania. O intencjach chyba nikt tutaj nie chce dyskutować. Uważam, że jako Komisja, biorąc pod uwagę dynamikę rozwoju sprawy, powinniśmy... Nie chcę czynić retorycznym porównań, ale sprawa ta jest nie mniej ważna niż górnictwo i wiele innych, które w ostatnich dniach za sprawą mediów i krzykliwości pewnych środowisk urosły do spraw pierwszoplanowych. Realnie licząc kwoty, sprawa ta jest nie mniej ważna, a może nawet ważniejsza. Dlatego też oczekuję maksymalnego zaangażowania się odpowiednich osób w tym kraju, co najmniej na poziomie konstytucyjnego ministra, a jeżeli będzie trzeba, w najbliższych dniach nawet na poziomie premiera. Jeżeli za dwa czy trzy tygodnie mamy spotykać się w atmosferze samoistnie roznieconego, trudnego do opanowania konfliktu po to, żeby na początku go gasić i odzyskiwać zaufanie, to lepiej nie stracić momentu, w jakim dzisiaj jesteśmy.

Taki jest mój postulat. Być może jest to naiwne, ale jeżeli jest taka potrzeba, niech Komisja będzie forum. Mam nadzieję, że wszystkim ludziom dobrej woli w naszej Komisji starczy cierpliwości, a przede wszystkim samodyscypliny, żeby nie bić politycznej piany, tylko żeby skupić się, jak pomóc w rozwiązywaniu problemów. Pomóc, dlatego że tak naprawdę to nie parlamentarzyści, delikatnie mówiąc, są najbardziej kompetentni. Raczej powinniśmy stworzyć tutaj pole, być obserwatorami. Czasami włączając się do dyskusji powinniśmy być katalizatorem uzgodnień, a nie próbować wymyślać je za tych, którzy znają się na tym o wiele lepiej od nas. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Sekundę. Zgłaszało się jeszcze dwóch panów. Proszę bardzo, pan. Proszę się przedstawić.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Olechnicki:

Andrzej Olechnicki. OZPTD.

Proszę państwa, właściwie dzisiejsze spotkanie...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie Andrzeju, pana znam. Nie znam pana siedzącego dalej. Bardzo proszę.

Dyrektor wykonawczy Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Mirosław Kaczmarek:

Mirosław Kaczmarek. Polska Izba Spedycji i Logistyki.

Dziękuję bardzo za zaproszenie i za możliwość zabrania głosu. Będę mówił bardzo krótko. Generalnie czuję się mocno zażenowany, ponieważ...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę mówić bliżej mikrofonu.

Dyrektor wykonawczy Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Mirosław Kaczmarek:

...oczekiwałem jednak, że na dzisiejszym spotkaniu będzie jakieś odniesienie, będą jakieś konsekwencje spotkania w sprawie ryczałtów, które w grudniu było zwołane ad hoc, w trybie art. 152 regulaminu Sejmu. Tymczasem mamy odpowiedzi na dezyderaty z sierpnia, z lata ubiegłego roku. Sytuacja jest nader dynamiczna. Wiele głosów na ten temat zostało wypowiedzianych. Nie muszę nic do tego dokładać. Mówię tylko, że po prostu budzi to...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam pana, czy przeczytał pan odpowiedzi na dezyderaty?

Dyrektor wykonawczy Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Mirosław Kaczmarek:

Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy zauważył pan konkluzje, to, co jest tam napisane?

Dyrektor wykonawczy Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Mirosław Kaczmarek:

Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, niech pan kontynuuje.

Dyrektor wykonawczy Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Mirosław Kaczmarek:

Zadaję konkretne pytania. Pan minister Rynasiewicz – nie chcę tutaj nikogo oceniać – na wstępie powiedział, że jeżeli chodzi o kwestie ryczałtów, diet i związanych z tym spraw, jest przygotowana regulacja w formie ustawy. W tej chwili czeka w kolejce w Komitecie Rady Ministrów na wpisane jej do planu pracy. Czy mogę wiedzieć, co jest w owym projekcie ustawy? Czy mogę wiedzieć, które jest to miejsce w kolejce i kiedy zostanie to wprowadzone? Jest to coś, na co oczekuję, na co oczekuje środowisko. Będę o to pytany na najbliższym spotkaniu naszego środowiska, co się z tym dzieje. Dotychczasowa odpowiedź absolutnie mnie nie satysfakcjonuje. Sądziłem, że dzisiaj usłyszę, co będzie zrobione, a nawet nie wiem, w jakim kierunku pójdą projekty. Nie wiemy tego. Myślę, że posłowie również tego nie wiedzą.

Druga sprawa dotyczy regulacji związanych z unormowaniem kwestii dotyczących kabin. Wydaje mi się, że są to rzeczy... Pomijam już pytanie, które wtedy postawiłem, dlaczego dyrektywa nr 561 w Polsce nie obowiązuje. Chyba nikt nie jest w stanie odpowiedzieć. Nie wnikając w wielką politykę, naprawdę bardzo złożone spraw geopolityczne, wszystkie problemy z rynkiem rosyjskim i działaniami na rynku niemieckim, są to akurat sprawy, które możemy szybko załatwić we własnym zakresie. Chciałbym powiedzieć tylko tyle, że to, o czym rozmawialiśmy w grudniu na tej sali, niestety, potwierdza się. Liczba pozwów rośnie. Przybywa ich nie chcę powiedzieć, że lawinowo, ale dosyć

dynamicznie. Pierwsze wyroki w tych sprawach, są wyrokami orzekanymi na korzyść kierowców, którzy na mocy istniejącej wykładni Sądu Najwyższego słusznie domagają się odszkodowań. Wszystkie są w trybie natychmiastowej wykonalności, nawet przed odwołaniem się do instancji wyższej. Kwoty z dnia na dzień rosną. Zakładam, że w czasie, kiedy rozmawiamy, w kraju zapadło kilkanaście wyroków. Nie uciekniemy przed tą sprawą. Nie mamy natomiast żadnej recepty. Naprawdę, nie wiemy, co powiedzieć przewoźnikom. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pozwolę sobie na dwa zdania w nawiązaniu do wypowiedzi pana posła Litwińskiego i pańskiego wystąpienia. Otóż nie ulega wątpliwości, że w gronie Komisji – mówię o sprawie, której pan teraz dotknął – możemy wykonać inicjatywę legislacyjną. Mówię o wyroku Sądu Najwyższego w sprawie ryczałtów. Czy panu, czy komukolwiek z nas się to podoba, czy nie, musimy wziąć po uwagę fakt, że możemy uchwalić ustawę do przodu. Musi pan przyjąć do wiadomości, że nie uchwali pan ustawy, prawa, które będzie działało wstecz. Jeżeli uchwała obowiązuje, a obowiązuje, to wszyscy potencjalni kierowcy nabyli prawo do roszczeń trzy lata wstecz właśnie ewentualnie w oparciu o tę uchwałę. Sejm nie uchwali, a jeżeli uchwali taką ustawę, to kierowcy, ktokolwiek inny ją zaskarży, a Trybunał Konstytucyjny ją uchyli. To jest problem. Wiedzmy o tym. Nie mówię, żebyśmy nie dyskutowali o problemie. Dyskutujmy o wszystkich problemach. Dyskusja ta ma taki wymiar.

Oczywiście, bardziej skłaniam się do opinii wyrażanych przez pana posła Litwińskiego. Jeżeli branża jest zagrożona, jeżeli są dane, niech branża transportowa zaprezentuje owe dane. Branża naprawdę wie, jakie są wyniki finansowe, czy jest zagrożona. Słucham, kiedy poseł mówi, że firmy padają, że branża jest zagrożona – to w jakimś sensie wiemy – że jest upadłość, i to lawinowa. Przecież słucham, co państwo mówicie. Także trochę czytam, dlatego, że jestem do tego zobowiązany. Jeżeli jest ciężko, rozumiem to. Oczywiście, jeżeli teraz przywołam dane Głównego Urzędu Statystycznego, to eksport za ubiegły rok mamy nie niższy jak za rok poprzedni, wiem, że państwo spytacie, kto to wywiózł. Jest to inny temat. Naprawdę, mówmy obiektywnie. Opierajmy się na obiektywnych danych. Dziękuję panu przewodniczącemu Buczkowi, ponieważ w jakimś sensie stać go jednak na obiektywizm. Na spotkaniach oczywiście każdy ma prawo do swojego zdania, ale często słucham głosów, że jak mi nie przyniesiecie na tacy, jak mi nie zrobicie, wyjedziemy, zablokujemy, itd. Wszyscy mają pretensje. Czy nie mamy świadomości, że w następstwie embarga w naszym kraju ciężko jest rolnikom, że mamy trudną sytuację w górnictwie ? Czy nie wiemy o tym? Wiemy, że ciężko jest przewoźnikom, że ciężko jest kolejarzom. Jednak ciężar musimy włożyć na wszystkie barki w kraju, a nie na jedną branżę. W jakimś sensie tak popróbujmy popracować nad tymi sprawami. Podpisuję się pod tym. Jeżeli dojdziemy do momentu, do wniosku, żeby pracować permanentnie, to będziemy to czynić.

Pan przewodniczący nie zgłaszał się, kiedy zamykałem listę, ale dobrze, w drodze wyjątku... Mówię o panu przewodniczącym Buczku. Proszę bardzo, pan Andrzej Olechnicki.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Olechnicki:

Nasze dzisiejsze spotkanie właściwie można by było porównać do dwóch wystąpień – pana posła Adamczyka i pana posła Litwińskiego. Oczywiście, pan poseł Litwiński ma rację. W pełni go popieramy, tylko że, miłe panie i panowie, wojujemy o to od lat. Niestety, wszystkie drobne sprawy narastają, jak to się mówi, obrastają tłuszczem, a problemy się mnożą. Prosty przykład to kwestia wyroku siedmiu sędziów, który został wydany w konkretnej sprawie. Kwestia kabiny sypialnej była bardzo mocno podkreślona, że nie stworzono kierowcom odpowiednich warunków do odpoczynku. Rzeczywiście, było to naganne. Wyrok był jak najbardziej zasadny. Daliśmy natomiast asumpt do tego, że przez następne sześć miesięcy – tyle się z tym „bujamy" – będziemy jeszcze mieli mnóstwo pozwów, ponieważ nie potrafimy rozwiązać problemu. Kwestię kabiny sypialnej mieliśmy mieć rozwiązaną w sierpniu, a jest nierozwiązana do dzisiaj. Każdy sąd podejmując decyzję, gdyby miał rozporządzenie, w którym czarno na białym wid-

nieje napisane, że kierowcy stworzono odpowiednie warunki do odpoczynku, wydawałby zupełnie inne orzeczenia. Nie musiałyby one być zgodne z życzeniem jednej lub drugiej strony, ale byłyby inne, na pewno byłyby inne. Nie robi się tego. Na posiedzeniu Komisji przedstawialiśmy państwu propozycje rozwiązań, które były bezkosztowe, a nawet przynosiły oszczędności jeżeli chodzi o koszty dla przedsiębiorcy, jak też przynosiły wzrost przychodów do budżetu państwa. Niestety, jest to niezałatwione, a są to sprawy do załatwienia ad hoc, jak powiedział pan poseł Litwiński.

Jedynym sukcesem, jaki osiągnęliśmy, za co trzeba podziękować pani premier, to to, że utworzyła zespół międzyresortowy, który jest jednym z kolejnych. Z uwagi na jego rangę, jeżeli decyzje będą zapadały szybko, wiele spraw będzie można załatwić. Jesteśmy dalecy od wmontowywania się w jakiekolwiek układy polityczne. Jesteśmy przedsiębiorcami i chcemy pracować, ale w godnych warunkach, żeby rząd rzeczywiście reprezentował nas na zewnątrz godnie i z tzw. otwartą przyłbicą; nie pozwalał sobie na to, żeby obce kraje traktowały nas w taki czy inny sposób.

Proszę sobie wyobrazić, że zrobiliśmy spotkanie z panem ministrem Połciem odnośnie do kabotażu. Podaliśmy mu przykład, który tutaj już po trosze opisano. Zgodnie z naszym ustawodawstwem, każdy spedytor, załadowca ponosi karę do wysokości 40 tys. zł, jeżeli nie podporządkuje się ustawie. Co się okazuje? Poprosiliśmy, żeby urząd skarbowy wydał dokument, który powinien poinformować wszystkim załadowców, spedytorów, że w przypadku stwierdzenia niezałączenia do dokumentów przewozowych zezwolenia na kraje trzecie, które będzie dowodem, że człowiek miał takie zezwolenie, został prawidłowo załadowany i wyjechał... Dumping by się skończył, ale nikomu na tym nie zależy. Po naszych ostatnich wystąpieniach pan minister zgodził się, że rzeczywiście trzeba coś z tym zrobić. I co się okazało? Wygonili go: „Czego pan tu szuka w naszym magazynie? A wy co, inspekcja?" Jeżeli państwo sobie z tym nie radzi, to my też sobie nie poradzimy. Efekt końcowy jest taki, że cały czas jesteśmy w sytuacji podbramkowej.

Popatrzcie państwo na podatek od środków transportu. Pomiędzy gminami jest 100% różnicy. Przecież funkcjonujemy na jednej płaszczyźnie. Nie ma komu tego załatwić, a to jest wasza robota. Po to tutaj was wybraliśmy, żebyście w jakiś godny sposób załatwiali nasze interesy. Jeżeli za środek transportu będę miał płacić 1 tys. zł, będę płacił 1 tys. zł. Jeżeli będę miał płacić 5 tys., to wkalkuluję to w cenę przewozu, ale nie może być tak, żebym płacił 2 tys. zł, a za miedzą ktoś płacił 1 tys. zł, dlatego że po prostu jest to utopia.

Mówiliśmy, że można ograniczyć administrację. W jaki sposób? Trzeba kontrolować o połowę mniej pojazdów, czy podatek został zapłacony. Mielibyśmy dodatkowe wpływy wynikające ze ściągania naczep z rejestracją zagraniczną, za które podatki u nas nie wpływają. W jaki sposób? Scalić podatek tylko od pojazdów silnikowych. Dlaczego nie można tego zrobić? Bo nie. Bo panowie posłowie, niestety, macie naszą branżę w takim miejscu, o którym brzydko powiedzieć. Jest najwyższy czas, żeby coś z tym fantem zrobić. Jest wiele problemów, które można rozwiązać. Popatrzcie, co się dzieje ze szkolnictwem. Wszystko leży.

Nasza branża rzeczywiście zacznie umierać śmiercią naturalną. Każdy z nas oprócz tego zajmuje się inną działalnością, dlatego jeszcze stać nas na to, żeby tutaj przyjeżdżać. Przewoźnika, który sensu stricte zajmuje się tylko przewozami i nie prowadzi innej działalności, nie stać na bilet. Przez dwa lata nie jest w stanie zapłacić składki członkowskiej do związku w wysokości 40 zł. Firma już nie istnieje. Tylko w naszym związku w krótkim okresie zniknęło pięćdziesiąt firm. Tak dalej być nie może. Liczymy na to, że pan minister jako przewodniczący zespołu dołoży starań, żeby zapadały tam decyzje. Co się stało na dzień dzisiejszy? Rozdmuchano aspiracje różnego rodzaju związków pracowniczych, pracowników. W efekcie zaczynają się przepychanki pomiędzy poszczególnymi związkami zawodowymi, które mają członków bądź nie mają członków, ale chcą zaistnieć, pokażą się w telewizorni. Jeszcze gdzieś się pokażą, ogłoszą strajk. Nam strajk nie jest potrzebny. Każdy strajk są to pieniądze, których nie da się odwrócić. Nie chcemy wyjeżdżać na żadne ulice, ale zrozumcie, że czas się wyczerpał. Musimy się ostro wziąć do pracy.

Panowie posłowie, jak powiedział pan poseł Litwiński – całym sercem za panem jesteśmy – nie dawajcie broni opozycji, żeby do was strzelała, a dajecie. Dzisiaj dezyderaty zostaną zaklepane, że odpowiedzi są prawidłowe, a pokażcie tutaj jedną decyzję, która została zrealizowana. Żadna. Trzeba to sobie powiedzieć. Będzie to przegłosowane, ponieważ koalicja ma większość. Dobrze, że ma, tylko niech rządzi, niech wymaga. Niech jutro zespół pokaże, że potrafi podjąć kilka ważnych decyzji, które nas wszystkich będą dotyczyły, że nastąpi jakaś ulga, ponieważ dzisiaj, jak powiedział tu kolega posługując się zwrotami historycznymi, nad naszymi głowami są już porozumienia tego typu, że chcą nas zlikwidować, dlatego że jesteśmy najlepsi w Europie. Bez was przestaniemy istnieć. Jest to walka dlatego, proszę państwa, że pozwoliliśmy sobie na to, iż naszych kierowców eksportuje się do pracy w Niemczech. Za kiepskie pieniądze wykonują tam wożenia autobusami. Rząd niemiecki chciał to zlikwidować, jak w przypadku murarzy i innych. Tamta ustawa określa wyraźnie: „kto świadczy usługi na stałe lub w dłuższym okresie...”. Dłuższy okres to ponad osiem dni. Żaden nasz kierowca, który przejeżdża lub dowozi do Niemca towar i wraca z powrotem, w Niemczech nie siedzi osiem dni.

Na dzień dzisiejszy mamy taki efekt, że mam swój urząd skarbowy i praktycznie będę się boksował jeszcze z urzędem celnym w Niemczech. Oczywiście, porobiliśmy zgłoszenia, ale pytam, po co. Gdzie tutaj jest ochrona danych osobowych, tajemnicy handlowej, itd.? Jeżeli mam facetowi pisać, do jakiego miejsca jeżdżę, to od razu będzie wiedział, co robię. Ma mojego kierowcę. Na drugi dzień wyciekną informacje i zacznie proponować naszym kierowcom pracę w Niemczech, we Francji, gdzie indziej. Musimy chronić swój rynek, a nie robimy tego. Bardzo proszę, panie ministrze, praktycznie tupnąć nogą. Dzisiaj brak decyzji to jeszcze gorzej niż gdyby była podjęta decyzja błędna lub zła. Chodzi o to, żeby decyzja była. Tylko to. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za ten mocny głos. Panie przewodniczący Andrzeju Olechnicki, ponieważ kilkakrotnie pod adresem posłów bardzo mocno kierował pan tezy i oczekiwania, chciałbym powiedzieć, że w ostatnich latach nic się nie zmieniło. Praktycznie w większości współpracujemy w tym samym gronie. Nasze wspólne doświadczenia są takie, że nie jest prawdziwą tezą, iż nic nie robiliśmy i nic nie robimy na rzecz branży. O efektach pracy, jaka odbywa się w tej chwili, mówił pan minister. Zresztą wczoraj była konferencja na ten temat także z udziałem pani premier. Rozumiem, że w trakcie dyskusji można stawiać sprawę w taki sposób, ale pozwalam sobie nie zgodzić się z tym.

Jeszcze jedno. Panie Andrzeju, przepraszam, że tak się do pana zwracam, nie zgadzam się z tezą, że w gminach wójtami i radnymi, gdyż to radni podejmują decyzje o wysokości podatku od środków transportowych, są idioci. W pierwszej kolejności nie myślą o tym, żeby ściągnąć z was pieniądze. Myślą jednak o tym, żeby mieli u siebie miejsca pracy, żebyście funkcjonowali na ich terenie. W związku z tym, jeżeli nawet macie państwo poczucie, że podatki są wysokie, to na pewno nie jest to dewiza, jeżeli chodzi o funkcjonowanie samorządów. Ustrój samorządowy w Polsce sprawdza się. Wiemy o tym. W związku z tym proszę nie próbować kierować do nas wniosków, żebyśmy próbowali majstrować przy ustroju samorządowym, ponieważ można narobić więcej złego.

Wyczerpaliśmy listę mówców zgodnie ze zgłoszeniami, o które prosiłem. Bardzo proszę pana ministra na zakończenie. Nie, nic takiego nie skierował pod adresem pana przewodniczącego, ale proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. *Ad vocem*. Mam do tego prawo, panie przewodniczący. Być może nieprecyzyjnie się wyraziłem, pominąłem kwestię związków zawodowych. Wie pan, panie pośle, należę do takich ludzi – tak się lokuję – że kiedy mam świadomość, że ktoś postępuje w sposób niezrozumiały, niewłaściwy, głośno o tym mówię. Nie odnosiłem się do związków, ponieważ uważałem, że nie ma tutaj takiej potrzeby. Uważam, że dzisiaj sprzeciw związkowców, jeżeli mówimy o stawce minimalnej, jest absolutnie nieracjonalny, nie nieuzasadniony, ale nieracjonalny. Związkowcy powinni pamiętać, że jeżeli przedsiębiorca przegrupuje kierowcy wszystkie płatności, które mu wypłaca, opodatkuje i o-ZUS-uje dodatki, jakie ma, to kierowca tak naprawdę straci, nie zyska, ale straci. Pracodawca

wywiąże się z obowiązku wypłaty płacy minimalnej 8,5 euro, ale de facto kierowca będzie straty 1-2 tys. zł, nawet do 3 tys. zł w zależności od wysokości pobieranej płacy.

Druga sprawa. Znam przedsiębiorców z południowej Polski, którzy mówią: „Zapłacę 8,5 euro, tylko powiedzcie mi, jak mam to zrobić, bo nie wiem. Kompletnie nie wiem, jak mam to zrobić w polskim systemie fiskalnym, podatkowym".

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dlatego też związkowcy powinni o tym pamiętać. Uważam, że w tym przypadku nie mają racji. Dlatego nie odniosłem się do strony związkowej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście!

W odpowiedzi na kwestie dotyczące rozporządzeń, nazwę je – kabinowych, jak również uchwały siedmiu sędziów, która jest z tym związana, powiem, że jutro jest spotkanie zespołu międzyresortowego. Przedstawiciele branży zostali zaproszeni. Otrzymacie państwo projekty rozporządzeń i będziecie je mieć do dyspozycji. Generalnie, nie zgadzam się z przedstawioną oceną – teraz jest łatwo mówić – dlatego, że po uchwale siedmiu sędziów spotykaliśmy się kilkakrotnie. Przypomnę, że były różne terminy przedstawiania pewnych propozycji, kierunków działań, które były podejmowane po to, żeby załatwić problem. Sami państwo prosiliście o określone terminy. Ostatni termin był pod koniec listopada. Mieliśmy wówczas ustalić stanowisko, waszą opinię na ten temat, to, jaki obrać kierunek. Oczywiście, była różnica zdań pomiędzy poszczególnymi organizacjami przewoźników. Kompletnie nie zgadzam się z opinią, że przez sześć miesięcy nic się nie robiło, gdyż sami uczestniczyliście w rozmowach, w dyskusjach, dostaliście określone projekty. Wcale tak nie było. Nie mogę zatem przyjąć takiej argumentacji i zgodzić się z nią.

Jak powiedziałem, w dniu jutrzejszym jest spotkanie zespołu międzyresortowego. Nie ja jestem szefem zespołu. Szefem zespołu jest pani minister Wasiak, minister konstytucyjny. Pani minister Wasiak będzie prowadzić prace zespołu. Myślę, że jego skład pozwoli na zdynamizowanie prac. Jak doskonale państwo wiecie, ponieważ wielokrotnie o tym rozmawialiśmy, i jak mówiłem w pierwszej części swojego wystąpienia, nasze wspólne działania, również nagłośnienie spraw przez organizacje przewoźników oraz przez Komisję, spowodowały, iż doszliśmy do etapu, że jest to jedna z najważniejszych spraw – odpowiadam tutaj też na stwierdzenia pana posła Litwińskiego – dla rządu. Poczekajmy na efekty pracy zespołu. Wtedy będziemy mogli ocenić, czy Komisja musi pracować permanentnie, czy wystarczy koordynacja w ramach zespołu, czy wystarczą decyzje podejmowane przez zespół, a co za tym idzie, później przez Radę Ministrów, ponieważ sprawozdania z prac zespołu jego przewodnicząca, czyli pani minister Wasiak, będzie składać na posiedzeniu Rady Ministrów. Efekty prac będą przyjmowane przez Radę Ministrów.

Co do innych kwestii, jest tak. Słyszeliśmy tutaj wypowiedź na temat kwestii kabinowej, że tak powiem. Sami doskonale wiecie – była tu wypowiedź przedstawiciela grupy z obszaru transportu i logistyki – że gdyby nie moja, że tak powiem, przyjaźń z posłami, nie dostałbym raportu, który państwo przygotowaliście. Być może, dostałbym go w styczniu. Spotykałem się z posłami. Nawet siedzi tutaj pani poseł, która przyszła do mnie po spotkaniu z państwem. Rozmawialiście z każdym z osobna. Każdemu wręczaliście raport, czyli projekt ustawy, własną wizję tego, jak trzeba załatwić problem, opinię kancelarii adwokackiej Palinka i spółka. Chcieliście pójść innym trybem, nie rządowym. Nie kwestionuję tego, jest to wybór. Proszę nam jednak nie zarzucać, że z naszej strony działania były opóźnione. Kierunek działań, jaki państwo przyjęliście, był taki, że chcieliście to zrobić zupełnie innym trybem. Jest to zrozumiałe, każdemu wolno, nie kwestionuję tego. W każdym razie to, co mieliśmy zrobić, zrobiliśmy. Tak jak powiedziałem, damy to państwu w dniu jutrzejszym na spotkaniu z panią minister Wasiak.

Co do kwestii niemieckich, rosyjskich i wszelkich, bez branży nie da się tego problemu załatwić. Jeżeli mamy mówić o kabotażu w Niemczech, to ile jest firm polskich, które, tak naprawdę, szanowni państwo, nigdy nie zjeżdżają z Niemiec. Nigdy nie zjeżdżają z Niemiec. Nie chcecie o tym mówić. Wiecie, że gdybyście otwarcie o tym powiedzieli, byłby problem. Jeżeli mamy załatwić tam problem kabotażu, to wreszcie w jakimś gronie musimy sobie położyć karty na stół. Oczywiście, później można mi zarzucać niewiedzę, tak jak to było w dniu dzisiejszym. Zgadzam się, przecież nie jestem przewoźnikiem, mam prawo czegoś nie wiedzieć. Jeżeli natomiast państwo nie powiecie nam o pewnych przypadkach, o sytuacji, o co tak naprawdę w tym chodzi, jak to naprawdę wygląda, to nasze rozmowy z Komisją Europejską, ze stroną niemiecką, będą dziurawe.

Kiedy jechaliśmy do Rosji, przygotowywaliśmy się na spotkanie z Rosjanami. Kilka razy państwa prosiłem, było kilka spotkań też na temat tego, kto jedzie, jaka jest delegacja. Poszczególne przypadki próbowaliśmy rozłożyć na czynniki pierwsze, żeby z Rosjanami rozmawiać o szczegółach i w ten sposób zmusić ich do rozmowy, która spowoduje, że jak polski przewoźnik przyjedzie na granicę, będziemy wiedzieli, jak się zachowa służba rosyjska i będziemy też wiedzieli, jak on ma się zachować. O to chodziło, żeby Polak wiedział, jak ma się zachować, czego ma oczekiwać, czego żądać, i odwrotnie, żeby Rosjanin miał świadomość, że z Polakiem nie da się zrobić tego, co by się chciało, co strona rosyjska by chciała.

Szanowni państwo, którzy w tym uczestniczyliście, jak również ci, którzy nie uczestniczyliście, a potem zabieraliście głos, wiecie, jakie jest to dla was trudne. Jak się okazuje, nie do końca wszelakie przykłady – nie będę wymieniał miejscowości, ale padły one z waszych ust – są właściwe, w prawidłowy sposób opisujące sytuację. Wiecie, że nie są. Nie da się rozwiązać problemu bez ścisłej współpracy z branżą. Doskonale o tym wiecie, że doszliśmy do takiej sytuacji, że to, co robią Francuzi, Belgowie, a teraz Niemcy, co za chwilę mogą zrobić Austriacy, wynika z tego, że znakomicie wiedzą, w jaki sposób powstała siła polskiej branży transportowej i na czym mogą nas złapać. Cały czas problem polega na tym, żeby tworzyć takie rozwiązania, żeby, że tak powiem, obejść ich i nie dać się więcej łapać. O to chodzi. Takie przepisy musimy tworzyć. Podobnie jest ze stroną rosyjską. Można schować głowę w piasek i powiedzieć – w przypadku Rosjan – że najlepiej zamknąć im granicę, a my tam będziemy jeździć. Można udawać, że tak będzie. Nie będzie. Nie będzie, dlatego że oni też się do tego przygotowali, przygotowują, i koniec. Musimy wyciągnąć z tego wnioski i stworzyć rozwiązania, które pozwolą polskim przewoźnikom funkcjonować na tamtym rynku, bardzo trudnym rynku, ale który dla wielu z państwa jest atrakcyjny, ponieważ funkcjonujecie na nim.

Jeszcze raz powiem, że współpraca z organizacjami przewoźników – dziękuję za tę współpracę – jest wymagająca. Czasami powoduje takie głosy i wypowiedzi, jak w dniu dzisiejszym, ale pewnie tak musi być. Jeszcze raz powtórzę, że dla mnie jesteście państwo najwartościowszymi ludźmi w tym państwie, gdyż samodzielnie stworzyliście firmy, które funkcjonują, dajecie ludziom pracę, zatrudnienie. Osobny temat to oczywiście dyskusja pomiędzy przedstawicielami pracobiorców a pracodawcami. Naprawdę trzeba tworzyć rozwiązania, które będą wspierać branżę. Dla mnie nie ulega to żadnej wątpliwości. Chodzi tylko o styl. Skoro musi być taki, jaki jest od jakiegoś czasu, pewnie już tak musi być, ale uważam i jeszcze raz proszę o to, żeby brać udział w dyskusji i naprawdę podpowiadać nam wiele rozwiązań, ponieważ to nie urzędnik z ministerstwa transportu, czy z Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego, czy z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego stoi na granicy, tylko stoi kierowca. On najlepiej wie, czego od niego chcą służby z innego państwa. Bez współpracy po prostu nie uda się nam stworzyć właściwych rozwiązań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wysoka Komisjo, w trakcie dyskusji został sformułowany wniosek o odrzucenie informacji dotyczącej odpowiedzi na dezyderat nr 10. Kto z państwa... Tak, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Po pierwsze, dziękuję panu przewodniczącemu Adamczykowi za rozwinięcie swoich myśli. Pełna zgoda.

Teraz co do meritum wniosku. Czy to się nam podoba czy nie, odczucie, nie mówiąc już o zewnętrznym odbiorze, ale nawet odczucie osób siedzących na tej sali w sytuacji, kiedy będziemy od strony formalnej głosowali suche ustosunkowanie się do powstałych w określonym czasie, w określonych warunkach politycznych, dokumentów, będzie odczuciem co do oceny dotychczasowych efektów działań ratujących, naprawczych, antykryzysowych. Będzie to złe. Mówiąc szczerze, trochę dbając o nasz wspólny wizerunek i o zapobieżenie sytuacji, w której, według mnie, będziemy źle odebrani – od strony formalnej dobrze, ale od strony praktycznej źle, nietrafnie – proponuję i proszę tych, którzy składali taki wniosek. Proszę pana przewodniczącego o rozważenie takiego rozwoju wypadków, żebyśmy, biorąc pod uwagę informacje, które przekazał pan minister Rynasiewicz, oraz zakładając, że, podobnie jak w sprawie górnictwa, zespół, jeżeli będzie trzeba, będzie pracował kilkanaście godzin dziennie albo przez kilkanaście dni z rzędu, za dwa tygodnie na kolejnym posiedzeniu Sejmu mogli spotkać się z konkretnymi, możliwymi do uzgodnienia i wprowadzenia w życie w najbliższych dniach rozwiązaniami. Wtedy głosowanie nad wnioskiem de facto będzie odnosiło się również do oceny faktycznych działań w dniu dzisiejszym, będzie bardziej wiarygodne i bardziej będzie odzwierciedlało ocenę tego, co się dzieje w tej sytuacji. Reasumując, proszę wnioskodawców, żeby, nie wiem, czy wycofali wniosek, czy po prostu zgodzili się na to, żebyśmy w dniu dzisiejszym przerwali posiedzenie i dokonali głosowania za dwa tygodnie, po ocenie pierwszych bądź kolejnych bardziej skonkretyzowanych efektów działania zespołu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Chciałbym dopowiedzieć kilka zdań w nawiązaniu do wniosku z dyskusji o odrzucenie informacji. Proponuję ze względu na to, że sprawą będziemy się zajmować w najbliższych tygodniach, miesiącach... Nie ulega to wątpliwości, ponieważ sprawa tego wymaga, jest bardzo poważna, na pewno nie jest to sprawa, którą załatwimy od ręki, pomimo, że oczekiwania są rzeczywiście bardzo radykalne jeżeli chodzi o pilność. Nie ma wątpliwości, ponieważ jutro jest spotkanie zespołu. Pewnie będą też kolejne. Nie wiem, czy za dwa tygodnie, ale na pewno w ciągu miesiąca będziemy zajmować się tymi problemami. W moim głębokim przekonaniu, na tym etapie, na dzisiaj, informacja złożona przez ministra w kontekście wydarzeń, które miały miejsce zarówno w Moskwie, jak też w Berlinie, była wyczerpująca. Rozumiem, że jest niezadowalająca, ponieważ sprawy są jeszcze niezałatwione, ale, w moim głębokim przekonaniu, weszły na właściwą drogę do załatwienia. W związku z tym, jeżeli pan przewodniczący nie przychyli się i nie wycofa wniosku, oczywiście, poddam go pod głosowanie. Nie ulega to wątpliwości, ponieważ taki jest mój obowiązek. Zgłaszał się jeszcze pan poseł Szmit. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, po pierwsze, myślę, że warto, że powinniśmy jasno powiedzieć, iż jeżeli chodzi o posłów, nikt nie uchyla się od pracy. Jesteśmy do dyspozycji wszystkich, szczególnie strony rządowej, ale też i strony społecznej. Jeżeli będzie potrzeba, stawimy się w każdym wyznaczonym czasie i będziemy pracować nad przedstawionymi projektami. Chciałbym to jasno i wyraźnie powiedzieć.

Natomiast, nawiązując do naszej dyskusji, wydaje mi się, że powinniśmy oceniać efekty pracy. Rzecz nie w tym, żeby została nam przedstawiona taka czy inna informacja i zostało powiedziane, że coś zaczęliśmy robić. Oceniamy efekty. Problem pojawił się, nabrzmiał w szczególny sposób jeżeli chodzi o sprawy dotyczące relacji z Federacją Rosyjską, na spotkaniu w lipcu. Zostały tam sformułowane bardzo jasne postulaty. W grudniu, a więc po pięciu miesiącach, nastąpiła odpowiedź. Z odpowiedzi tej, co starałem się udowodnić, a nikt tego nie zanegował, wynikało, iż w ciągu pięciu miesięcy nie osiągnięto rezultatów, które mogłyby uzasadniać pozytywne działania w tym zakresie. Zresztą było to potwierdzone dzisiaj w trakcie dyskusji. Podsumowując, stawiam wniosek również o odrzucenie odpowiedzi na dezyderat nr 11, gdyż efekty, które zostały

przedstawione, absolutnie nie odpowiadają potrzebom, jakie były zgłoszone dzisiaj podczas obrad Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Pani poseł Paluch. Bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Rezygnuję z dłuższej wypowiedzi, ponieważ mój przedmówca mnie wyręczył. Nie ma żadnego powodu, żeby odkładać głosowanie. Od pierwszego dezyderatu nr 10 minęło sześć miesięcy. Od dnia 6 listopada, kiedy był uchwalony dezyderat nr 11, minęło pełne trzy miesiące. Ileż można czekać? Myślę, że branża liczy każdy dzień strat, które powoduje sytuacja, która jest. Nie ma co się certolić, trzeba jednoznacznie podsumować okres zaniechań. Po prostu nie odwracajcie, panowie, kota ogonem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo krótko. Bardzo dziękuję panu posłowi Litwińskiemu za propozycję. Panie pośle, tak jak stwierdzili moi przedmówcy, klubowi koledzy, dzisiaj oceniamy stan rzeczy, dzisiaj oceniamy informacje. Mam żal szczególnie do pana ministra Kosiniaka-Kamysza, że nie zainteresował się decyzją siedmiu sędziów. Nie wycofuję swojego wniosku, ale składam tutaj publiczną deklarację, że jeżeli za dwa lub za trzy tygodnie rząd przyjdzie przygotowany i poda nam pełną informację, będę pierwszym z tych, którzy zgłoszą wniosek o przyjęcie owej informacji. To tak, żeby sprawa była jasna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Poddaję pod głosowanie wniosek. Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w Departamencie Prawa Pracy Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej Agnieszka Dylewska:

Nazywam się Agnieszka Dylewska. Pracuję w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej.

Chciałabym wyjaśnić, że przedstawiciele resortu współpracują z resortem infrastruktury. Sytuacja wygląda w ten sposób, że jeżeli chodzi o kierowców, to kwestie dotyczące należności przysługujących z tytułu podróży służbowych reguluje ustawa o czasie pracy kierowców. Jest ona we właściwości ministra infrastruktury i rozwoju, dlatego resort ten nadzoruje prace nad nowelizacją tego aktu prawnego. Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej oczywiście jest do dyspozycji, współpracuje i bierze udział w różnych spotkaniach, czy to roboczych, czy to formalnych. Nie uchyla się od współpracy i podejmowania różnych działań.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Poddaję pod głosowanie wniosek pana posła Adamczyka o odrzucenie, o nieprzyjęcie odpowiedzi na dezyderat nr 10.

Kto jest „za", proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Kto jest przeciwny? Dziękuję. Kto się wstrzymał od głosu? Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Grażyna Nojszewska-Łasicka:

4 posłów „za", 10 – „przeciw", przy braku głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji.

Poddaję pod głosowanie drugi wniosek. Czy można prosić o spokój? Wniosek pana posła Szmita o nieprzyjęcie odpowiedzi na dezyderat nr 11.

Kto jest za wnioskiem, proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Kto jest przeciwny? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Grażyna Nojszewska-Łasicka:

4 posłów „za", 10 – „przeciw", przy braku głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji.

Wysoka Komisjo, wobec tego stwierdzam, że odpowiedzi zostały przyjęte przez Wysoką Komisję.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Do zobaczenia na następnym posiedzeniu. Zamknąłem posiedzenie. Za chwilę mamy następne. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, czekałem na zakończenie głosowań. Spodziewałem się... Chyba że pan przewodniczący zrobi to w ten sposób. Wnosiłem o to, żeby odbyło się wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury, Komisji Spraw Zagranicznych i Komisji do Spraw Unii Europejskiej w związku z sytuacją na rynku niemieckim. Czy pan przewodniczący przyjmuje taki wniosek?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Na pewno podejmiemy ten temat, panie pośle. Spróbujemy do tego doprowadzić. Jutro jest pierwsze posiedzenie, mam zaproszenie, będę brał udział. Będę informował. Nie ma problemu. Jeżeli będzie trzeba zorganizować posiedzenie trzech Komisji, podejmiemy taką inicjatywę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.